1648
WEEKBLAD ● 32ste JAARG. ● 52 BLZ. ● 13-11-69
BELGIË 10 F ● NEDERLAND : ABONNEES 75 CT.

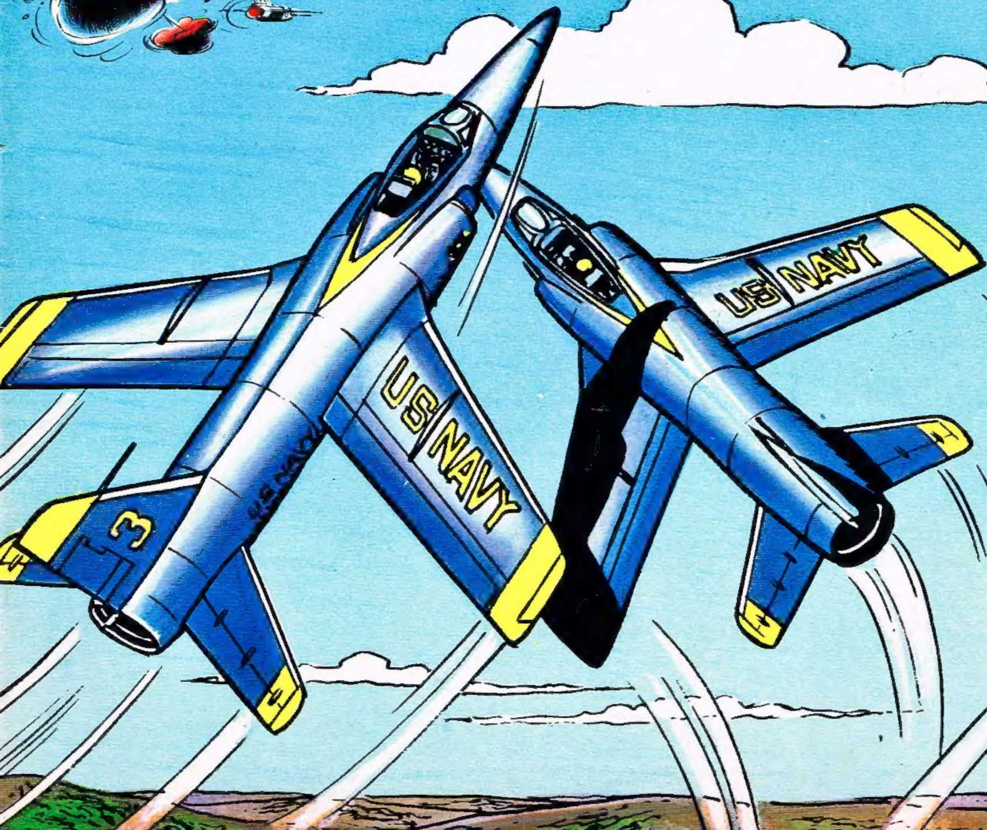
robbedoes

In dit luchtvaartnummer : 20 bladzijden over vliegtuigen

4 complete verhalen

- " Delta " in nood !
- Redding door parachute
- Kom aan boord van onze F 104
- Wie vliegt met dit toestel ?

EN TOEN ZEI HIJ : "DAT ? ALS JE DAAR AAN TREKT, KRIJG JE VERSE LUCHT."



't is lekker... 't is gezond... 't is Nutella

Echte kampioenen vinden Nutella maar wat lekker : de alpenmelk, de fijne cacao en de heerlijke hazelnootjes uit Piëmonte !



elke dag een tópdag met nutella

Ferrero België N.V. Brussel.

Guust Flater

door Franquin























BESTE ROBBEDOES

Drukfout ?

In Robbedoes 1641 bij Guust Flater stond er iets dat ik niet heb begrepen. In een van de plaatjes zegt Pruimpit tegen Guust : NERO ! Is dat soms geen drukfout ? Voor mijn part mag u Stany Derval laten verdwijnen, samen met Sandy en ook de Spelen van Dubbel en Dik. Laat in de plaats daarvan iedere week een humoristisch verhaal verschijnen, telkens door andere auteurs geschreven. Johan en Pirrewiet zijn lang weggebleven. Het werd tijd dat ze terugkwamen. De spanning duurde té lang, en dat werd vervelend.

O, daar komt mijn moeder. Vlug mijn lessen !

A. Legrand, Mortsel.

NERO was geen drukfout. Pruimpit vergeleek hier Guust, die met vuur aan het spelen was, met de Romeinse keizer Nero die zong bij het vuur van zijn brandende stad.

En maar vragen...

Al twee jaar geabonneerd op uw SUPERblad. De beste strips vind ik Robbedoes, Karsten, Guust, Oom Wim en Buck Danny. Poesie en Zwartbaard vind ik minder goed. Wanneer komt Peter Hobby terug ? Nu vragen : Wanneer verscheen de eerste Spirou ? Wie kan mij vliegtuigfoto's bezorgen ? Hoe word ik piloot ? Kan Snuffeltje eens verklaren hoe een electrische locomotief werkt ?

Michel Ramoul, 5de Mod.
K. A. Bensberg.
SPD8, BSD.

Peter Hobby verschijnt te hooi en te gras. De eerste Spirou verscheen in 1939. Eén mogelijkheid om piloot te worden : bij het leger. Vraag voor locomotief aan Snuffeltje doorgegeven.

Tekenen (1)

De verhalen die ik het liefst zie zijn Guus Slim, de Sliert en Lucky Luke. Ik lees Robbedoes vooral omdat ik belangstelling heb voor tekenen. Tekenen en schilderen is mijn hobby. Maar ik zou graag weten met welke tekenpennen de tekenaars hun verhalen maken. De tekenpen dus die de lijndikte kan variëren.

Fr. De Ville, Ninove.

Tekenen (2)

Ik heb hetzelfde papier nodig als Robbedoes gebruikt voor beeldverhalen. Wilt u nu zo vriendelijk zijn mij een adres te geven waar ik dat - of eventueel ander papier - kan verkrijgen ? Wilt u mij eveneens iets zeggen over de pennen die de tekenaars gebruiken ?

Jan Croes, Alken.

Het is niet mogelijk deze vragen precies te beantwoorden, omdat sommige tekenaars helemaal niets willen weten van het soort papier en pennen, waar andere tekenaars bij zweren. Ieder houdt het bij het papier dat hij het best vindt voor zijn manier van tekenen. Met pennen is het net zo. En sommige tekenaars werken meestal met het penseel. Dat geeft uitstekende resultaten - als je hèèl knap bent !









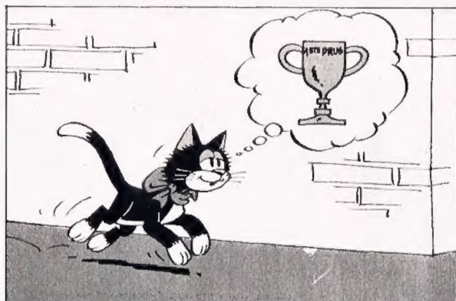


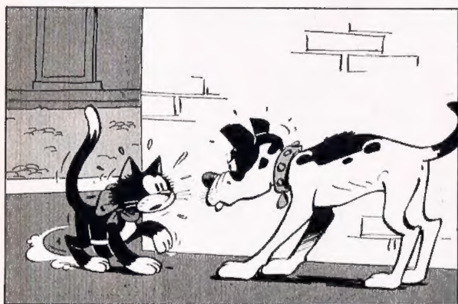


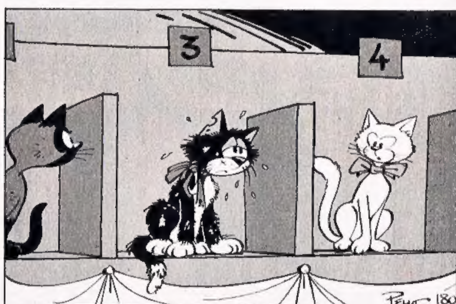
POESIE

DOOR PEYO

















Steven Sterk



























circus BODONI





door PEYO en WALTHERY



Steven Sterk maakt kennis met het cirkusmeisje Mona. Bij de direkteur is er een deurwaarder...







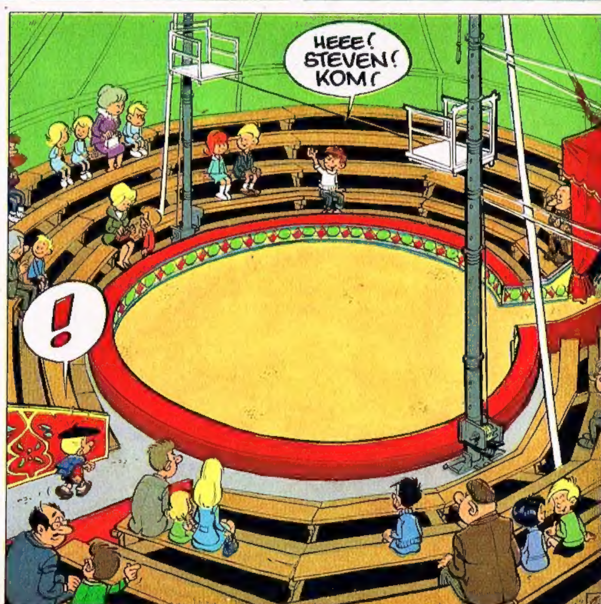












wordt vervolgd





OPSTOPPING OP DE MAAN

Na het lezen van ons vorige artikel zou je je kunnen afvragen of de grote massa eens op de maan zal komen... De firma Goodyear heeft al 'n ontwerp gemaakt van de kleine bungalow voor maan-forensen. Deze woning (zie foto) is een opblaasbare Constructie, 2,10 meter hoog en 4 meter lang. Om deze constructie te verwezenlijken werden uitcrst dunne ijzerdraden en andere lichte buigzame materialen gebruikt.

Toch zal deze vreemde ton van Diogenes, bestand tegen micrometeorieten, niet de definitieve behuizing voor de pioniers zijn ! Dit maanhuis, 'n echt schuilhok, is slechts ontworpen om twee astronauten gedurende vijftien dagen onderdak te bieden. Het kan de verschillen in buitentemperatuur neutraliseren. Het wordt door middel van containers, die in de gewone LEM opgeborgen zijn, meegenomen tot op de plaats van bestemming. Deze hut rekent af met het probleem van de sterk afwisselende temperatuur op de maan — van + 120° overdag tot —140° 's nachts — en dat is een hele opgave ! De maximum-temperaturen worden bereikt op die plaatsen waar de zon in het zenith staat. Als de zon afbuigt naar de horizon en net ondergaat, daalt de temperatuur tot 60°.

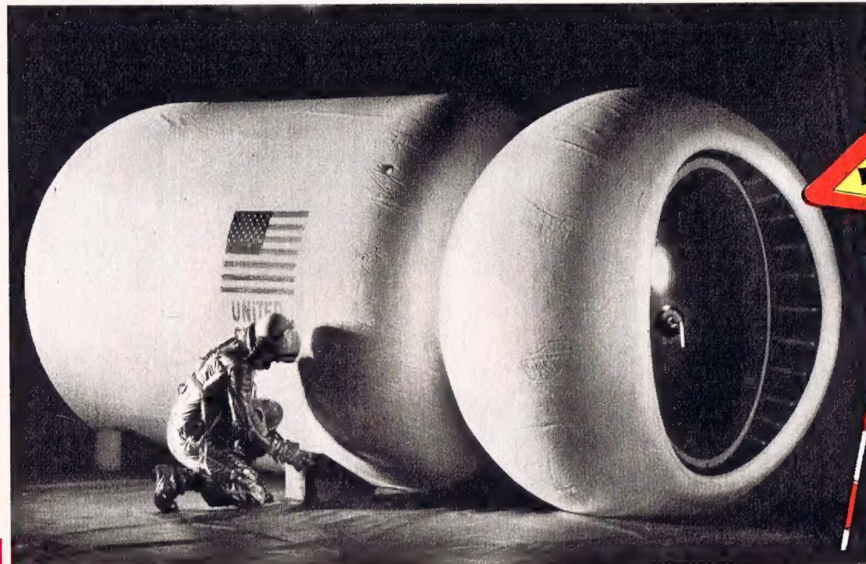
Tijdens de twee weken durende maannacht, koelt het oppervlak geleidelijk af en de temperatuur ervan daalt dan tot —100°, of zelfs tot — 140° C. De aarde kan dan wel in de verte schitterende en afwisselende kleuren vertonen, maar dat houdt je op de maan niet warm !

Tijdens de reis is dit schouwspel de moeite waard. De helderheid van de aarde is 80 maal groter dan die van de maan. Bij elke aardse zonsopgang en zonsondergang verkleuren de uiterste gebieden van onze aardbol, die gewoonlijk wat wazig zijn, tot oranje-rood ! Zal de mens snel wennen op onze satelliet ? Naast uitgebreide plannen voor koepels en steden, stations voor verwerking van de grondstoffen en wetenschappelijke voorposten die als paddestoelen bij de morgendauw opschieten, worden er nu andere theorieën naar voren gebracht. De huidige verovering van de maan is een prestige kwestie geweest, indrukwekkend maar van weinig direct voordeel. Het ruimtestation van de eerste onderzoekingen is aan de orde van de dag : Mars zit in het telescoopvizier. De ruimtebasis buiten de dampring maakt grootse prestaties mogelijk en de geleidelijke verovering van gastvrijer sterren. De opbouw ervan geeft geen schok als bij het Apollo-project, omdat dit metodische en nauwgezette werk minder tot de verbeelding van de mens spreekt dan de eerste stap op de maan.

De lanceerbases op aarde zijn dan voortaan niet méér dan een voorhaven van de ruimte, van waaruit geregeld ruimteschepen opstijgen om een verbinding met de kunstmanen te onderhouden. Door deze wisselwerking tussen aarde en kunstmaan kan bij stukjes en beetjes de ontdekking van het raadselachtige Mars beginnen.

De gegevens hebben we, en we zullen ergens in de toekomst kunnen nagaan of er inderdaad leven is (een heel primitieve plantengroei op basis van algen of mossen), zoals sommige geleerden geloven, die de met de seizoenen op de planeet samenhangende kleurwisselingen bestudeerd hebben.

Elke vijftien tot zeventien jaar komt Mars dichterbij de aarde en is er dan minder dan 57 miljoen kilometer van verwijderd. Het laatste bezoek dateert van 1956. Het volgende wordt in augustus 1971 verwacht. Het wordt tijd om te zeggen : Op naar Mars !...

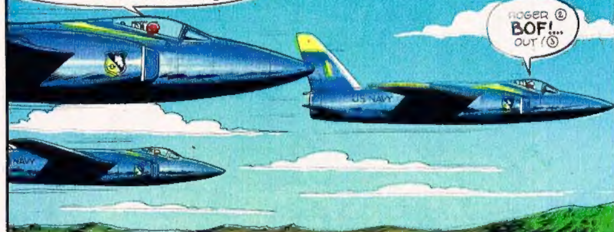






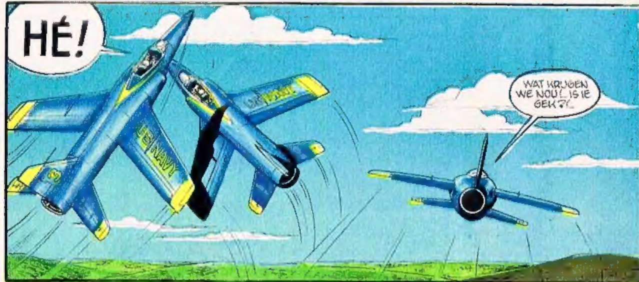
BUCK DANNY Een sterk staaltje

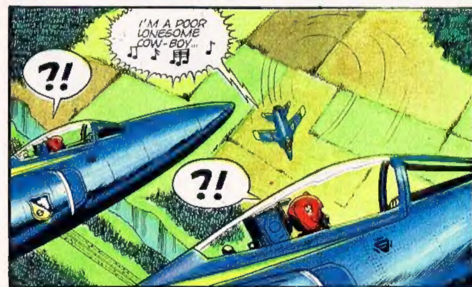
(... Vic Hubinon ... ende medewerking van G. L.)

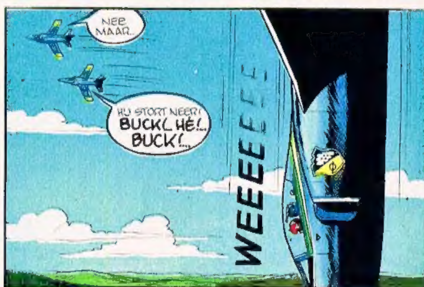




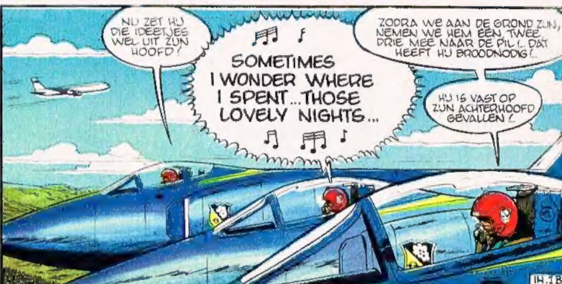




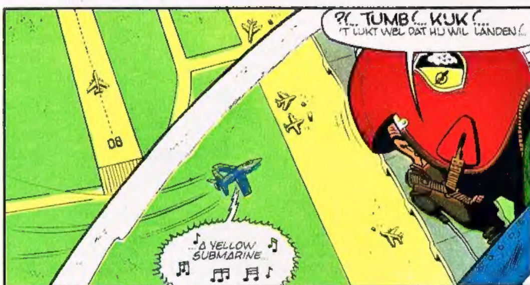




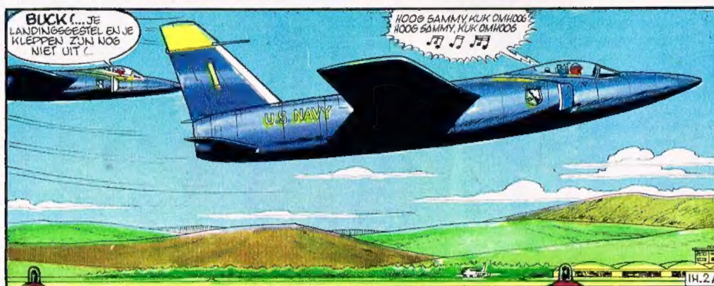


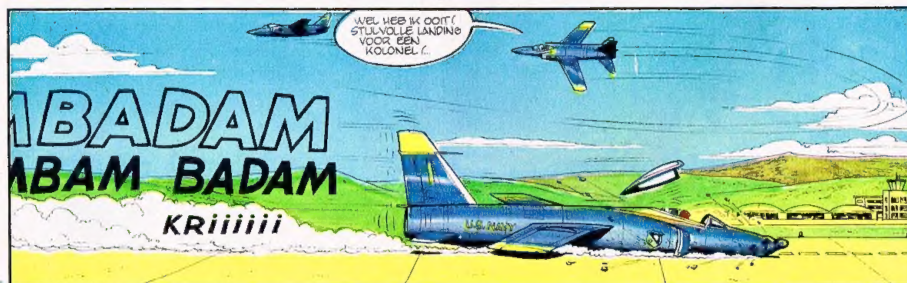


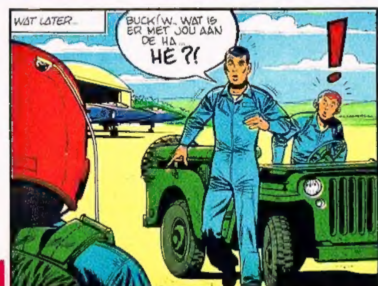

GOEIE GENADE! WAT NOU WEER ?..
...'N NIEUW IDEETJE, NEEM IK AAN!...
?
?
...SINCE MY GAL AND I AIN'T TOGETHER, IT KEEPS RAINING ALL THE TIIME...

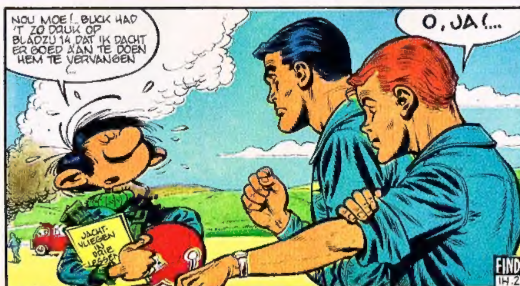

?!.. TUMB!... KUK!... 'T LIJKT WEL DAT HIJ WIL LANDEN!...
08
...A YELLOW SUBMARINE...


MAAR... OH!
S.TUCKSON

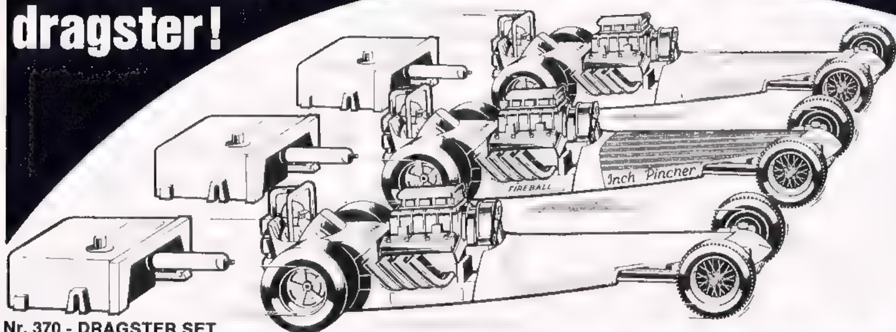

BUCK!... JE LANDINGSGESTEL EN JE KLEPPEN ZIJN NOG NIET UIT!...
HOOG SAMMY, KIJK OMHOOG HOOG SAMMY, KIJK OMHOOG
U.S. NAVY
1H.2A


WEL HEB IK OOIT! STIJLVOLLE LANDING VOOR EEN KOLONEL!...
BADAM
BAM BADAM
KRiiiiii
U.S. NAVY


WAT LATER...
BUCK! W.. WAT IS ER MET JOU AAN DE HA... HE ?!
!


NOU MOE!.. BUCK HAD 'T ZO DRUK OP BLADZIJ 14 DAT IK DACHT ER GOED AAN TE DOEN HEM TE VERVANGEN!...
O, JA!...
JACHT-VLIEGEN IN DRIE LESSEN
FINDE 1H.2B

Races, waar je je adem van inhoudt met de DINKY-dragster!



Nr. 370 - DRAGSTER SET

Binnenzijde, evenwichtsstang en bestuurder gegoten. Châssis, motor en uitlaatpijp met een laagje metaal bedekt - plaats voor rem-parachute - extra-brede achterbanden - Speciale gangmaker bij het model.
Pijlsnel... met de nieuwe SPEEDWHEELS-banden !

185 F

SPEEDWHEELS

BON
DINKY
TOYS 11

Je krijgt GRATIS de nieuwste en geïllustreerde DINKY TOYS-catalogus in je gewone speelgoedzaak, ofwel stuur je nevenstaande bon met e naam en je adres naar FREMINEUR, Bogaardenstraat 1, Brussel 1

DINKY
TOYS

Mars
geeft direkt weer energie

Mars



Johan en Pirrewiet door Peyo

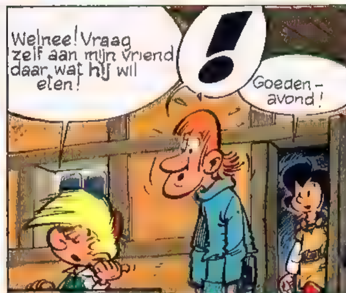
Johan en Pirrewiet begeven zich naar het kasteel van Bozerik om diens boze plannen te verijdelen...













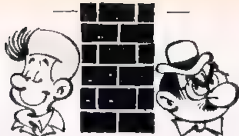








wordt vervolgd


BRAM JAGER
EN ZIJN BUUR
door Francis


DE LOODGIETER
DE LOODGIETER? MET WIE SPREEK IK?
MET HAASJE. GEEFT U MIJ DE LOODGIETER, SNEL!
MET HAASJE


WAT'N TOEVAL! DE BUURMAN!...
U TREFT HET, U SPREEKT MET DE LOODGIETER ZELF. ALLES WEL THUIS?


IK HEB EEN LEK EN KAN HET WATER NIET AFSLUITEN. DE KLEP IS DOORGEROEST.
BAH! ALS U MAAR GEZOND BENT!
WANNEER KOMT U?


IK KAN NU NIET KOMEN. IK BEN JUIST IN BAD!
U GEEFT MIJ 'N KOUD BAD!


MAAK DAN EEN GAT IN UW BADKUIP, DAN LOOPT 'T WATER WEG!
'T GAAT NIET OVER MIJN BADKUIP, MAAR OVER 'N KAPOTTE LEIDING!


ALS 'T U NIET ONGELEGEN KOMT, BEN IK ZEKER MORGENOCHTEND BIJ U... HOU TOT DAN UW VINGER OP HET LEK.

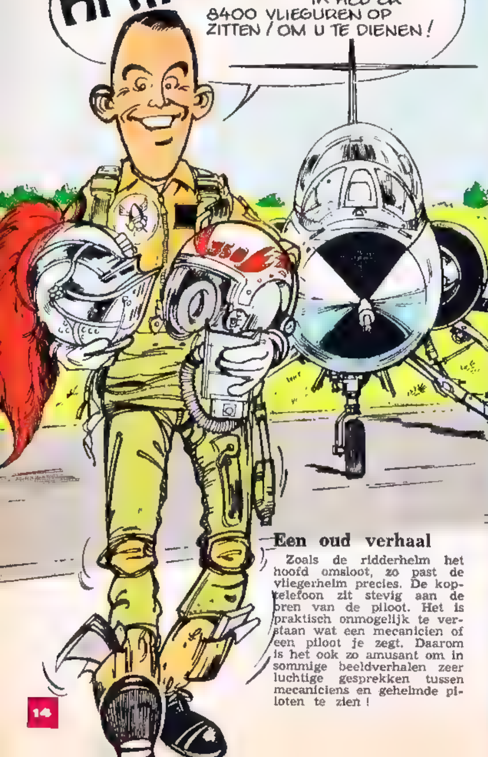

De volgende morgen...
DE LOODGIETER!
DRRIING


IK KAN NIET OPENDOEN, IK HEB MIJN VINGER OP 'T LEK!
DRING

Even onder de helm kijken...

de helm van een jetpiloot







Zes hoofden op zoek naar een vorm !

1. Bivakmuts (tegen 1900) ; 2. Mijngravershelm (1914) ; 3. Sluitende leren helm (1920-1945) ; 4. Helm sinds 1947 (plastiek + fiberglas) ; 5. Helm met dubbele wegklapbare vizieren (de huidige) ; 6. Stratosfeer-helm van nu, E. F. A.-fabricatie.



Een oud verhaal

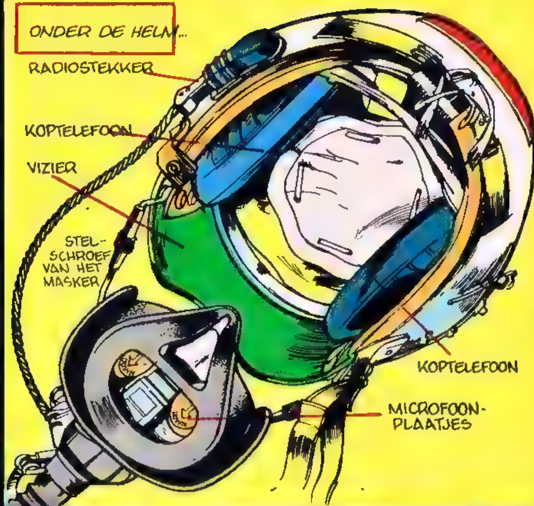
Zoals de ridderhelm het hoofd omsloot, zo past de vliegerhelm precies. De koptelefoon zit stevig aan de oren van de piloot. Het is praktisch onmogelijk te verstaan wat een mecanicien of een piloot je zegt. Daarom is het ook zo amusant om in sommige beeldverhalen zeer luchtige gesprekken tussen mecaniciens en gehelmde piloten te zien !

De ontwikkeling van de vorm

Tegen 1900 was de bivakmuts vaak "in" (1). Daarop volgden de mijngravershelm (1914) en de sluitende leren helm (1920-1945) (plaatjes 2 en 3). Tijdens de ontwikkeling van de berichtgeving via seinen kwam er de koptelefoon bij. De eerste moderne helm verscheen na de 2de wereldoorlog. Na vele verbeteringen kwam uiteindelijk de huidige helm. Het neerklapbaar zonnevizier is donkergroen. Men moet het in geval van wegschieten, kunnen neerklappen om de ogen tegen verwonding te beschermen : door de klappen die je van de lucht krijgt als je met 800 km/u. uit het vliegtuig springt. Model nr. 5. is voorzien van twee ingebouwde wegklapbare vizieren (een groen en niet-gekleurd). Het niet-gekleurde vizier moet tijdens de vlucht altijd weggeklapt zijn (in geval van overijld wegschieten, bij verlies van het cockpitdak of als het plexiglas breekt bij de botsing met een vogel).

Bij een atoomoorlog grijpen de piloten terug op helm nr. 4, die gebruikt wordt sinds 1947 en waarvan het vizier nu met een dun laagje goud bedekt is na de invoering van het nieuwe type helm met dubbel wegklapbaar vizier. Het goud voorkomt verblinding van de piloot bij een atoomflits ; de 6de helm, van Franse E. F. A.-fabricatie, is bestemd voor vluchten in de stratosfeer en lijkt daarom praktisch gesproken op de astronautenhelm (hermetisch gesloten, draaibaar op kogellagers, enz...)

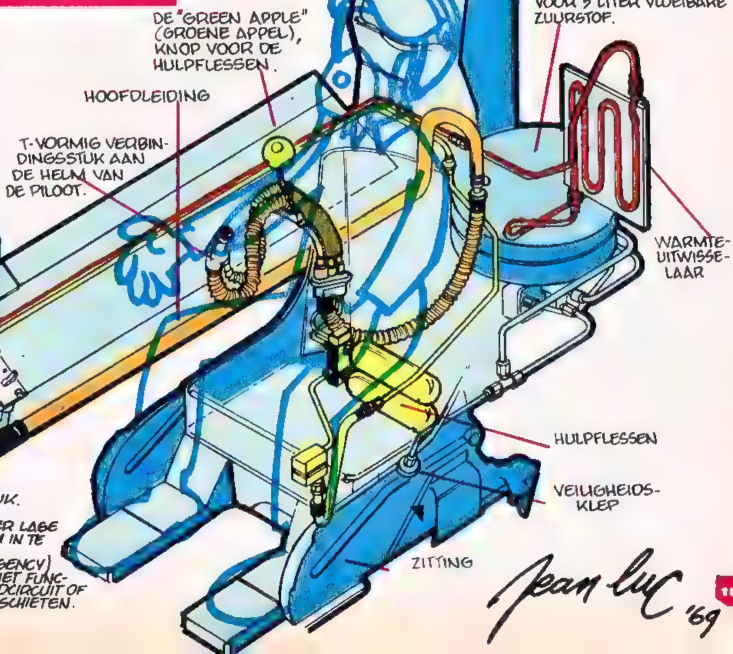






BELANGRIJKSTE PUNTEN VAN

Voor de ademhaling zijn er een reservoir met 5 liter vloeibaar zuurstof en enkele reserveflessen (met zuurstof in gasvorm). De vloeibare zuurstof is een doorzichtige helderblauwe vloeistof. Zij heeft een temperatuur van 183 graden onder nul. Vijf liter vloeibare zuurstof leveren 4.300 liter zuurstof in gasvorm op. De reserveflessen (Emergency) kunnen bediend worden door de groene knop (green apple) de rechter zijde van de zitting te trekken in geval van moeilijkheden met het hoofdtoevoer van de zuurstof of bij wegschieten op grote hoogte



Nieuws bij POLITOYS!

Een nieuwe renstal : Politoys Super met als n° 1 de vurige en stijlvolle De Tomaso Mangusta

Getrouwe verkleining op groot formaat, **schaal 1/25**
Buitengewone afwerking van carrosserie
Gedetailleerde afwerking van interieur
Beweegbare onderdelen, volledig overeenkomstig de werkelijkheid
Mini prijs voor deze geweldige wagen : slechts 325 F !



POLITOYS, DE HELE AUTOSPORT IN MINIATUUR

POLITOYS E : Schaal 1/43 - Een getrouwe [illegible] tegen een [illegible]wone prijs [illegible] geen op[illegible] 75
POLITOYS M : Schaal 1/43 - [illegible]euse afwerking, alle onderdelen van de carrosserie [illegible]egbaar. Van 99 tot 150 F
PENNY : Schaal 1/66 - Zo groot [illegible] een [illegible]osje : 20 en 30 F

[illegible] de volledige catalogus van Politoys [illegible] de Sm[illegible]laan 212, Brussel 9

[illegible] exclusiviteit van





Smul... Europa-repen : lekkere chocola van Victoria.
Hap... in een Caraque Wafer : wie is dàär niet happig op ? En kijk... er zitten nieuwe prentjes in.
Met de vedetten van de sport, de cinema, de televisie en de radio.
Wil je het gloednieuwe album om de prentjes in te plakken ?
Wie 20 fr. stuurt naar Victoria (Deneckstraat 24, Brussel 2), krijgt het album thuisbezorgd.
Je kan het album ook kopen bij je winkelier.





VICTORIA





EEN STANDAARDHORLOGE OP DE MAAN

Toen Commandant Neil Armstrong op 20 juli 1969 om 21.56 uur Houston-tijd, als eerste menselijke wezen, voet op de maanbodem zette, kort daarop gevolgd door Kolonel Edwin Aldrin, piloot van de LEM, zagen beide astronauten eruit als de zwaarst bepakte en best beschermde ontdekkingsreizigers aller tijden. Beiden droegen op hun schouders 240 pond aan ruimtepak en aan allerlei uitrusting (120 kg aards gewicht, gelijk aan 20 kg op onze satelliet). Eén onderdeel ervan kan merkwaardigerwijs door iedereen in elke horlogewinkel ter wereld gekocht worden : hun horloge, 10 gram op de maan !

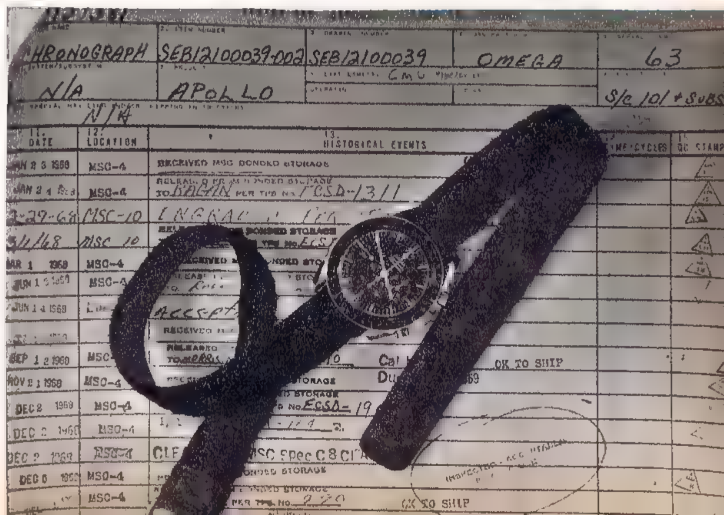
Deze Omega " Speedmaster " horloges werden natuurlijk bij de NASA aan strenge tests onderworpen, lang voor de historische vlucht van de Apollo 11. Het ging om een standaardprodukt, een alledaags model zonder de opzet er enige verandering in aan te brengen, ware het niet dat het bandje vervangen werd door een " Velcro "-band, waardoor het horloge stevig aan het ruimtepak gehecht kon worden.

Zij konden op de seconde nauwkeurig de verschillende stadia van hun zending meten, daarbij inbegrepen het uitstapje van 2 uur en 40 minuten op de maan.

Om praktische redenen waren zij gelijkgezet met de centrale in Houston, die aan het hoofd stond van de werkzaamheden tijdens de zending.

De door Armstrong en Aldrin gedragen " Speedmasters " gaven tijdens hun eerste stappen op de maan de aardse tijdmeting aan, in een praktisch totaal vacuum.

Hierboven ziet u de Omega " Speedmaster Professional ", zoals u die bij gelijk welke horlogewinkel ter wereld ook maar kunt krijgen. De bovenste knop zet de secondenwijzer in beweging en/of tot stilstand. Die daaronder laat alle meterwijzers op nul terugspringen. De grote wijzers geven de uren en de minuten aan en de kleine wijzer links de seconden. De twee andere wijzerplaatjes tellen de uren en de minuten op (tot 12 uur). Met de tacheometer kunnen gemiddelden en andere nuttige gegevens berekend worden



DE NAJAJA'S

door CLAIRE BRETÉCHER













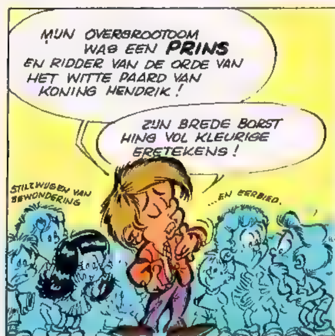


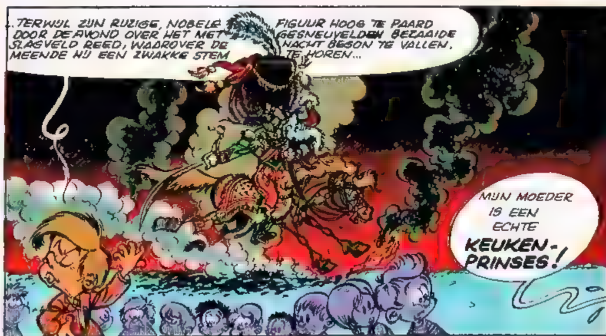




VERDIENSTEN

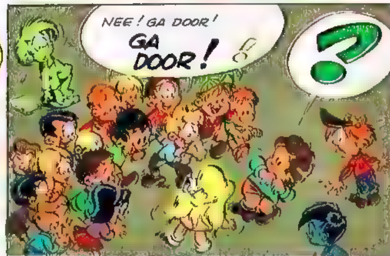
door KIKO



















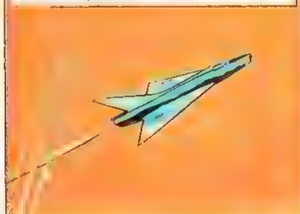
*WAT BEWEZEN DIENDE TE WORDEN!



DE SPANNENDE VERHALEN VAN OOM WIM

E TESTPILOOT
VORDEN'?
EN OPWINDEND
EROEP MAAR
E MOET ER MOEDIG
VERMETEL VOOR
V EN VOORAL
GELOFELIJK
ELBLOEDIG

MIKE LITHGOW IS EEN BEROEMD ENGELS TEST-PILOOT EN TEVENS SCHRIJVER. IN EEN BOEK HEEFT HIJ DE MEEST DRAMATISCHE AVONTUREN VERZAMELD, DIE ZIJN COLLEGA'S ZIJN OVERKOMEN. HIER VOLGT DE SAMENVATTING VAN EEN ERVAN

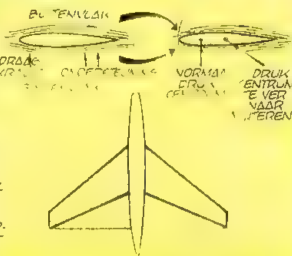


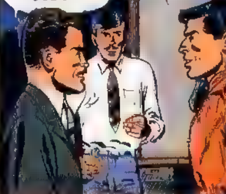


KENMERKEN:
DELTAVORMIGE VLEUGELS
VOORIN EEN GROTE OVALE OPENING VOOR LUCHTTOEVOER
EEN GROOT STABILISATIE-VLAK BOVEN HET KIELVLAK EN HET ROER (BEIDE GEPROFILEERD)
HET GEHEEL WORDT VOORTGESTUWD DOOR EEN ROLLS-ROYCE 'NENE'-STRAALMOTOR.

WAAROM DELTAVLEUGELS ?

1. BIJ SUBSONISCHE SNELHEDEN (MINDER SNEL DAN HET GELUID) LIGT HET ZWAARTEPUNT VAN EEN RECHTE VLEUGEL OP 25 % VAN DE VLEUGEL DIEPTE
2. BIJ DE SUPERSONISCHE SNELHEDEN (SNELLER DAN HET GELUID) LIGT DEZE OP MEER DAN 50 % VAN DE VLEUGELDIEPTE WAT DE VLEUGEL LABIEL MAAKT
3. OM EEN PIJLVORMIGE VLEUGEL TE VERSTERKEN WERD HET ACHTERVLAK ERVAN DOORGETROKKEN, ZODAT HET ZWAARTEPUNT STEEDS GUNSTIG IN HET DRAAGVLAK LAG. ZO WAS DE DELTA VLEUGEL GEBOREN..





"DELTA" IN NOOD

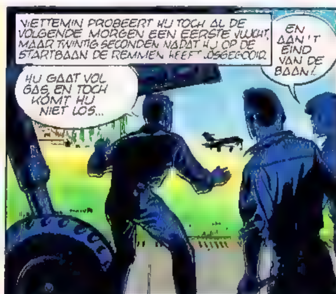
SCENARIO : O. JOLY — TEKENINGEN : CHAUVIN.







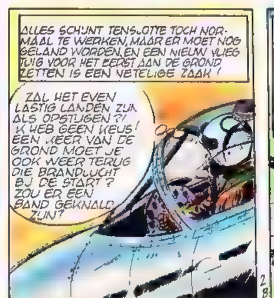


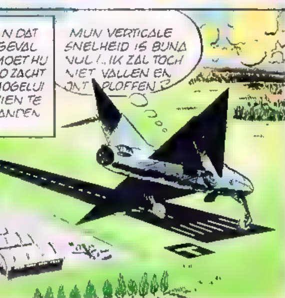




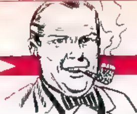




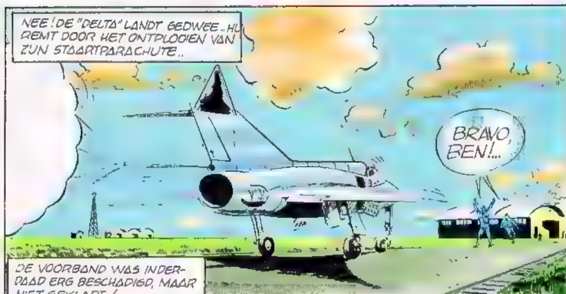




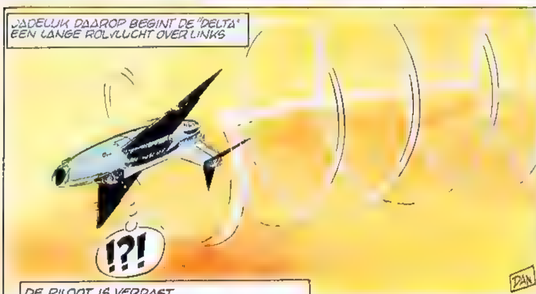
vervolg

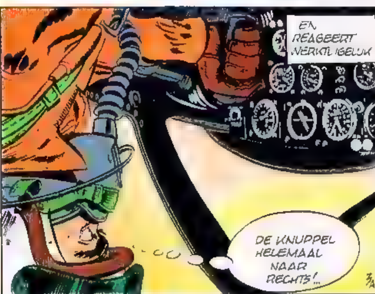


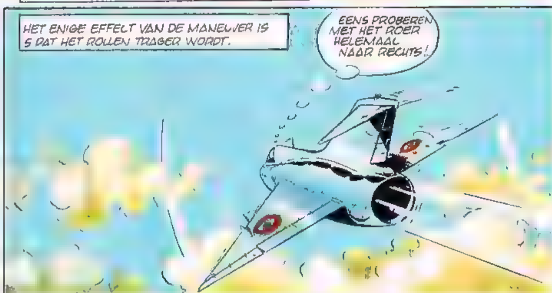
"DELTA" IN NOOD

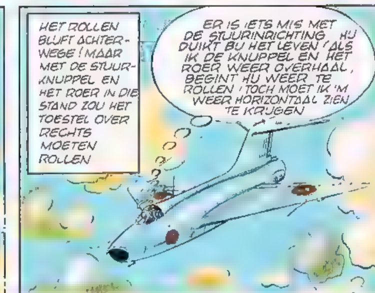


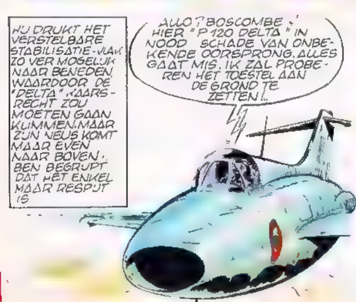


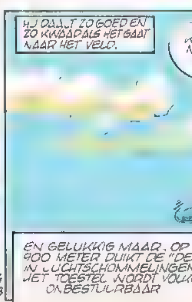


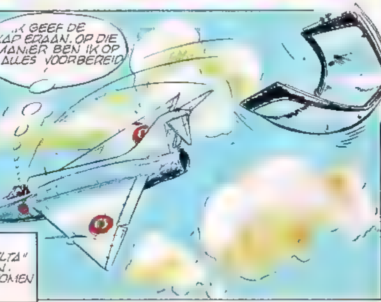


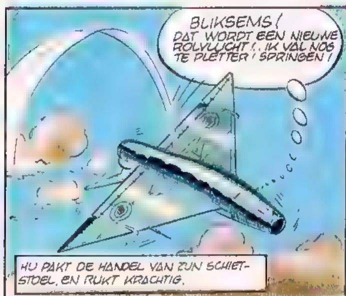




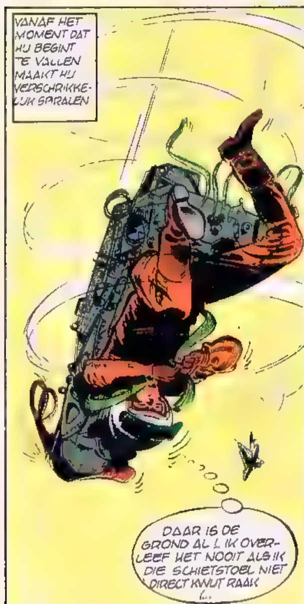




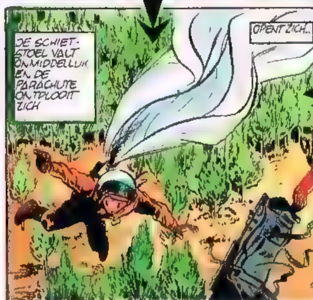



BLIKSEMS! DAT WORDT EEN NIEUWE ROLVLUCHT!.. IK VAL NOG TE PLETTER! SPRINGEN!
HIJ PAKT DE HANDEL VAN ZIJN SCHIETSTOEL, EN RUKT KRACHTIG.


HET TOESTEL ZIT ALWEER MET ZIJN BUIK NAAR BOVEN.. GUNN SMAAKT HET "NIET ZO BENIJDWAARDIGE GENOEGEN," ZOALS HIJ ZELF LATER ZEGT "WEGGESCHOTEN TE WORDEN MET ZIJN HOOFD NAAR BENEDEN"

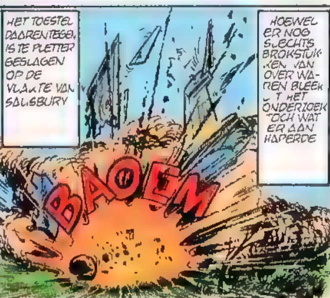

VANAF HET MOMENT DAT HIJ BEGINT TE VALLEN MAAKT HIJ VERSCHRIKKELIJK SPIRALEN
DAAR IS DE GROND AL!.. IK OVERLEEF HET NOOIT ALS IK DIE SCHIETSTOEL NIET DIRECT KWIJT RAAK!...


IN ZIJN HAAST OM DAARIN TE SLAGEN BRENGT HIJ ZIJN PARACHUTE IN WERKING.
TEGEN DE SPELREGELS!.. TE LAAT!
MAAR JUIST AAN DEZE FOUT DANKT HIJ ZIJN LEVEN!


DE SCHIETSTOEL VALT ONMIDDELLIJK EN DE PARACHUTE ONTPLOOIT ZICH
OPENT ZICH..


EEN GEKLAPPER
KLAK
NET OP HET MOMENT DAT BEN IN EEN BOS TERECHT KOMT."


HIJ WORDT OPGEPIKT VAN EEN BOOMTAK, WAAR HIJ SCHRIJLINGS OP ZIT..
GEEN SCHRAMMETJE!.. EN IK HEB TOCH ECHT GEVREESD DAT HET MIJN LAATSTE VLUCHT WAS
LEVEND EN WEL!


HET TOESTEL DAARENTEGEN IS TE PLETTER GESLAGEN OP DE VLAKTE VAN SALISBURY
HOEWEL ER NOG SLECHTS BROKSTUKKEN VAN OVER WAREN BLEEK UIT HET ONDERZOEK TOCH WAT ER AAN HAPERDE
BAOEM


EEN TRILLING VAN ONBEKENDE HERKOMST HAD IN EEN KLAP ALLE SCHARNIEREN VAN HET LINKERROLROER GEBROKEN. DE "BOULTON PAUL P 120 DELTA WAS VERLEDEN TIJD. MAAR ENKELE WEKEN LATER KLAUTERDE BEN GUNN ALWEER OPGEWEKT IN DE COCKPIT VAN EEN ANDERE DELTA!

einde

NIEUW

het boeiend spel

CONCRETA

TALENT



bouw zelf je kleine droomwereld

met de CONCRETA bouwdoos


rijtuigen


molens


mini-meubelen


dieren


huizen


kranen

...en honderden prettige dingen méér!

Vraag aan je ouders de CONCRETA bouwdoos bij SINT-NIKLAAS te bestellen.



De doos nr 2 bevat 69 stukken

De doos nr 4 bevat 181 stukken

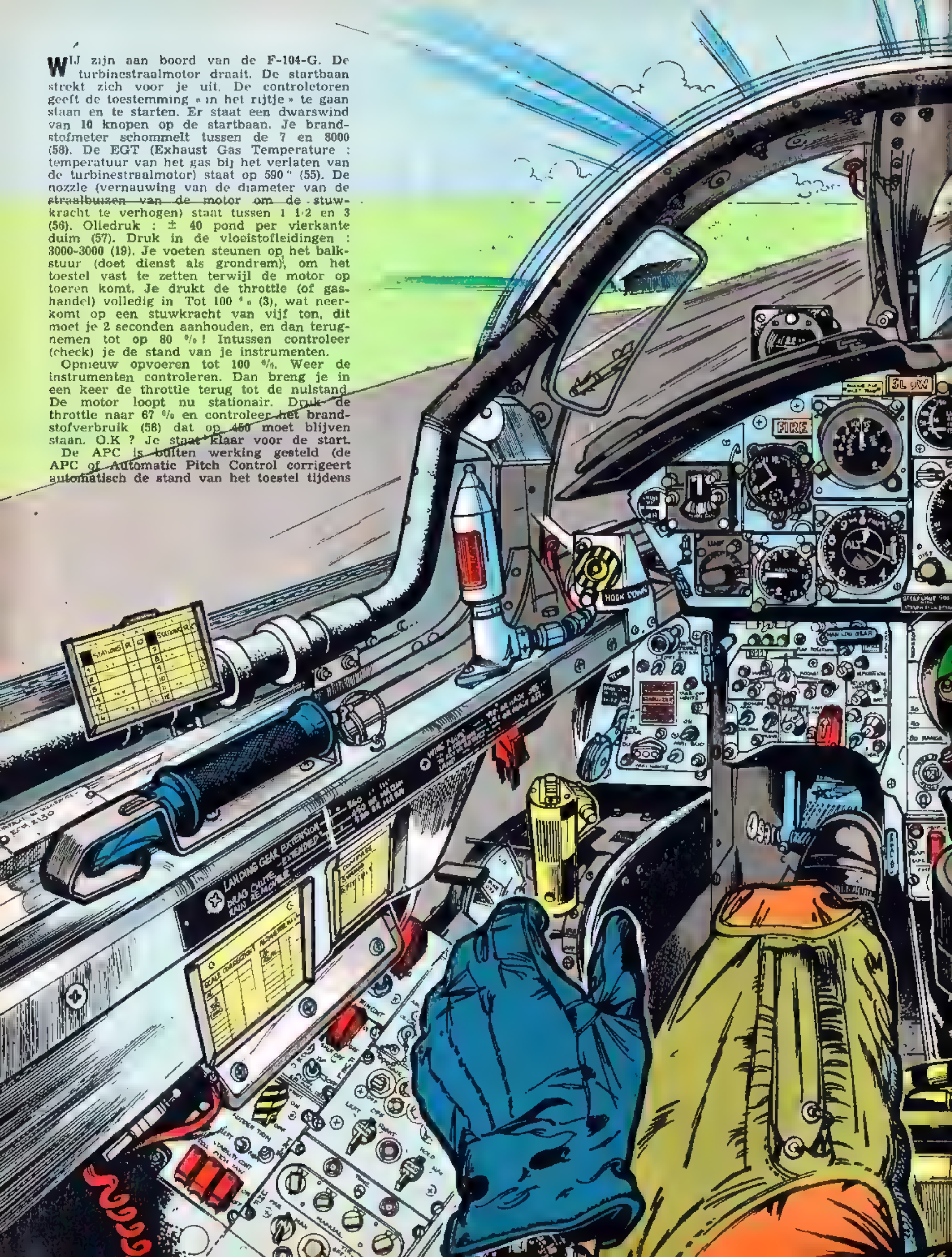
Verkrijgbaar in de grootwarenhuizen en speelgoedzaken.

AD632

WIJ zijn aan boord van de F-104-G. De turbinestraalmotor draait. De startbaan strekt zich voor je uit. De controletoren geeft de toestemming « in het rijtje » te gaan staan en te starten. Er staat een dwarswind van 10 knopen op de startbaan. Je brandstofmeter schommelt tussen de 7 en 8000 (58). De EGT (Exhaust Gas Temperature : temperatuur van het gas bij het verlaten van de turbinestraalmotor) staat op 590° (55). De nozzle (vernauwing van de diameter van de straalbuizen van de motor om de stuwkracht te verhogen) staat tussen 1 1/2 en 3 (56). Oliedruk : ± 40 pond per vierkante duim (57). Druk in de vloeistofleidingen : 3000-3000 (19). Je voeten steunen op het balkstuur (doet dienst als grondrem), om het toestel vast te zetten terwijl de motor op toeren komt. Je drukt de throttle (of gashandel) volledig in Tot 100 % (3), wat neerkomt op een stuwkracht van vijf ton, dit moet je 2 seconden aanhouden, en dan terugnemen tot op 80 % ! Intussen controleer (check) je de stand van je instrumenten.

Opnieuw opvoeren tot 100 %. Weer de instrumenten controleren. Dan breng je in een keer de throttle terug tot de nulstand. De motor loopt nu stationair. Druk de throttle naar 67 % en controleer het brandstofverbruik (58) dat op 450 moet blijven staan. O.K ? Je staat klaar voor de start.

De APC is buiten werking gesteld (de APC of Automatic Pitch Control corrigeert automatisch de stand van het toestel tijdens

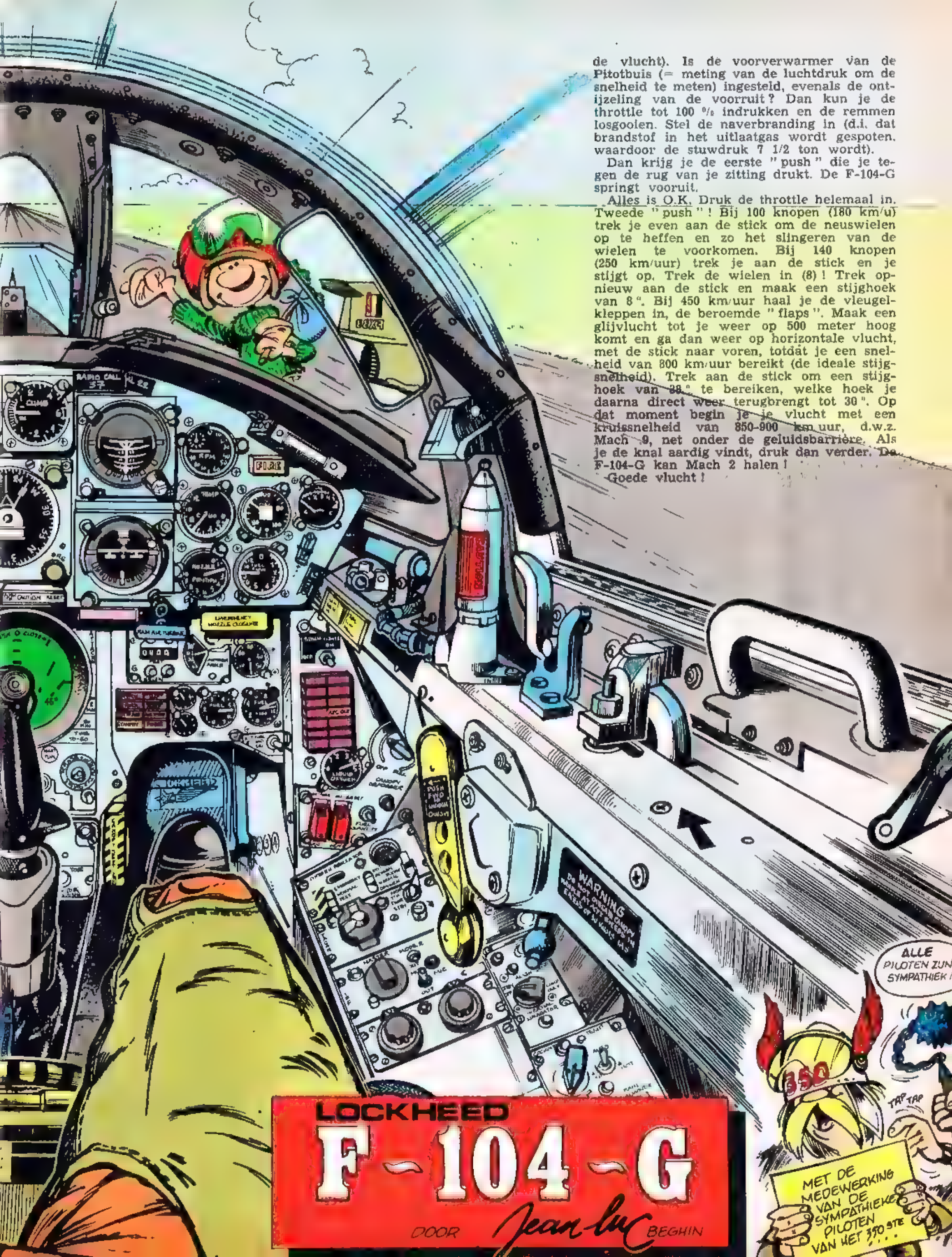


de vlucht). Is de voorverwarmer van de Pitotbuis (= meting van de luchtdruk om de snelheid te meten) ingesteld, evenals de ontijzeling van de voorruit? Dan kun je de throttle tot 100 % indrukken en de remmen losgooien. Stel de naverbranding in (d.i. dat brandstof in het uitlaatgas wordt gespoten, waardoor de stuwdruk 7 1/2 ton wordt).

Dan krijg je de eerste " push " die je tegen de rug van je zitting drukt. De F-104-G springt vooruit.

Alles is O.K. Druk de throttle helemaal in. Tweede " push " ! Bij 100 knopen (180 km/u) trek je even aan de stick om de neuswielen op te heffen en zo het slingeren van de wielen te voorkomen. Bij 140 knopen (250 km/uur) trek je aan de stick en je stijgt op. Trek de wielen in (8) ! Trek opnieuw aan de stick en maak een stijghoek van 8°. Bij 450 km/uur haal je de vleugelkleppen in, de beroemde " flaps ". Maak een glijvlucht tot je weer op 500 meter hoog komt en ga dan weer op horizontale vlucht, met de stick naar voren, totdat je een snelheid van 800 km/uur bereikt (de ideale stijgsnelheid). Trek aan de stick om een stijghoek van 38° te bereiken, welke hoek je daarna direct weer terugbrengt tot 30°. Op dat moment begin je je vlucht met een kruissnelheid van 850-900 km/uur, d.w.z. Mach .9, net onder de geluidsbarrière. Als je de knal aardig vindt, druk dan verder. De F-104-G kan Mach 2 halen !

Goede vlucht !



smul je een pinda extase



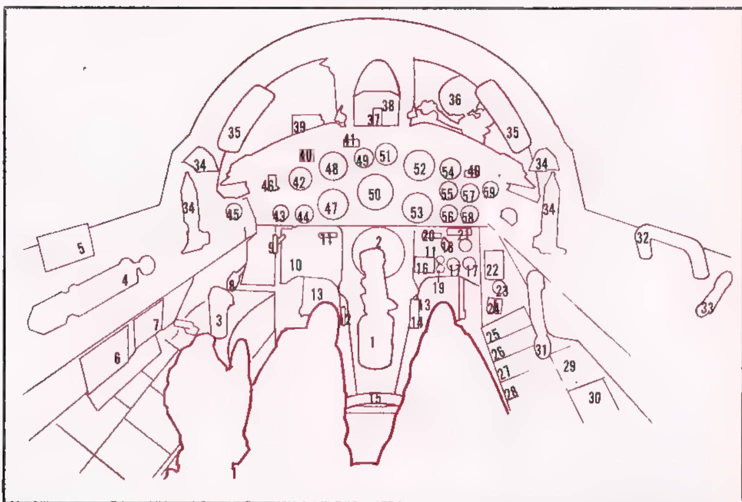
pinda's, ha... in chokola!

LOCKHEED

F-104-G

DOOR: Jean-Luc

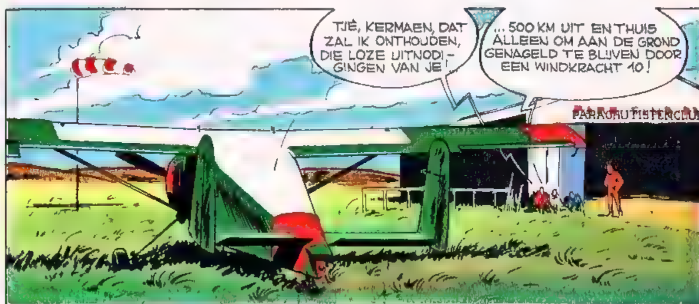
1. Stick (stuurknuppel). - 2. Radarscherm (Radarscoop). - 3. Throttle (versnellingshandel) - 4. Mes (om het plexiglasdak — de "canopy" — stuk te slaan). - 5. Radiofrekwentie-kaart. - 6. Kaart voor de hoogtemetercorrecties. - 7. Kaart voor de kompascorrecties. - 8. Bedieningsknop voor het landingsgestel. - 9. Bedieningsknop voor de remparachute. - 10. Bedieningspaneel voor de wapens. - 11. Handbediening van het landingsgestel. - 12. Regelbord voor de stuurknuppel. - 13. Balkstuur (voor de grond-rem) - 14. Handvat voor het wegschieten van de cockpit. - 15. Handvat voor het in werking stellen van de schietstoel. - 16.00 : Bewapeningsverklikkers. - 17. Brandstofmeter. - 18. Antenne-hoekmeter. - 19. Hydraulische drukmeter. - 20. Bedieningsknop voor de hulpluchtturbine. - 21. Noodslot voor de nozzle. - 22. Paneel met verklikkers (bij storing, moeilijkheden enz.). - 23. Vloeibare-zuurstofmeter. - 24. Bedieningsknop voor de generatoren. - 25. Paneel voor de zuurstoftoevoer - Radio-panelen : 26. Tacan ; 27. IFF-paneel ; 28. SIF-paneel - 29. Inertie-navigator. - 30. Controlebord voor de cabinetemperatuur. - 31. Handle voor het openen van de canopy. - 32. Handvat voor het opentrekken van de canopy. - 33. Canopy-vergrendelingshandle. - 34. Inrichting voor het wegschieten van de canopy. - 35. Achteruitkijkspiegel. - 36. Guust. - 37. Cameraperiscoop. - 38. Telescooprichter. - 39. Hulpcompas. - 40. Brandverklikker. - 41. Snelheidsverklikker (snelheid verminderen). - 42. Boordklok. - 43. Radio-frekwentie schaal. - 44. Bochtaanwijzer. - 45. Knop voor de vanghaak (om aan de vangkabel te kunnen vasthaken, in geval van abnormale landing). - 46. De "knikker" (of aanwijzer van de hellingshoek) - 47. Hoogtemeter. - 48. Snelheids- en mach-meter. - 49. Motor-ingangstemperatuurmeter. - 50. Kompas. - 51. Stijgsnelheidsmeter. - 52 en 53. Standaanwijzers. - 54. Toerenteller. - 55. Temperatuurmeter aan het eind van de straalbuis. - 56. Positieaanwijzer van de nozzle. - 57. Oliedrukmeter. - 58. Brandstofverbruiksaanwijzer. - 59. Automatic Pitch Control.



ROGé DE ICARUSSEN



...ERGENS AAN DE KUST VAN DE ATLANTISCHE OCEAAN..







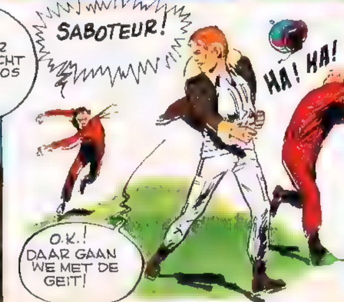






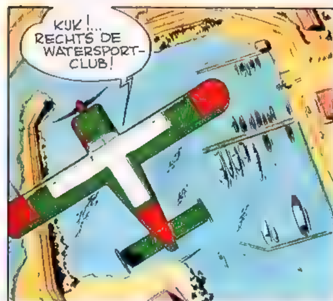









..EN EEN HALF UUR LATER..
ZEG, KIKKERS, BELEVEN WE HET NOG VANDAAG ?
HIER ZIJN WE AL!.. ALS JE SOMS DACHT DAT 'T MAKKELIJK IS IN DIE APEPAKJES TE RENNEN!...

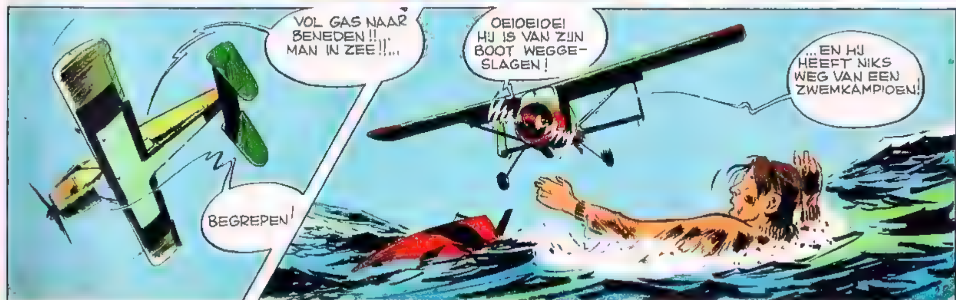

KIJK!... RECHTS DE WATERSPORT-CLUB!


EN DAAR DE PATROELJEBOTEN, DIE ONS OPVISSEN!
ALS ZE ONS MAAR NIET TE LANG LATEN ZWEMMEN! WATERSPORTCLUBS ZIJN DAT GEWEND!..
OH! HEBBEN JULLIE DE ZEE GEZIEN? JE REINSTE ROETSJBAAN!

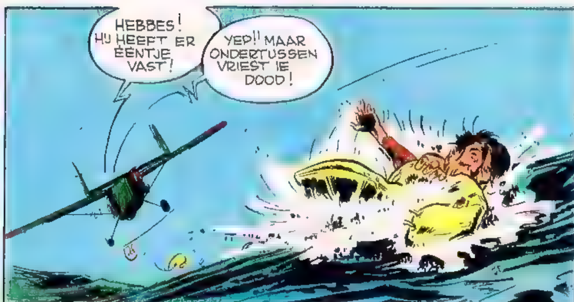

DE PILOOT BIEDT JULLIE EEN TOCHTJE BOVEN ZEE AAN OM HOOGTE TE WINNEN!

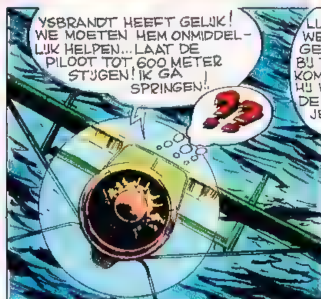

DIE KNAAP DAAR BENEDEN HEEFT LEF! ZO VER VAN DE KUST MET ZO'N NOTEDOP!...
LAAT 'NS KIJKEN!


HÈ?!! JE OGEN GAAN ACHTERUIT, JO!... ER IS ER DAAR EEN AAN HET VERDRINKEN!
GOEIE GENADE! NU ZIE IK HET OOK!...


VOL GAS NAAR BENEDEN!! MAN IN ZEE!!...
BEGREPEN!
OEIOEIOE! HIJ IS VAN ZIJN BOOT WEGGE-SLAGEN!
...EN HIJ HEEFT NIKS WEG VAN EEN ZWEMKAMPIOEN!


SNEL!!! JULLIE ZWEMVESTEN! WE ZULLEN ZE HEM TOEGOOIEN!.
MAYDAY! MAYDAY! MAYDAY!

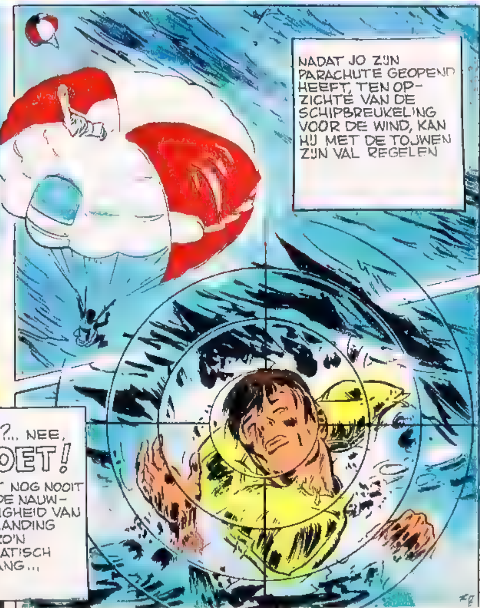

HEBBES! HIJ HEEFT ER EENTJE VAST!
YEP!! MAAR ONDERTUSSEN VRIEST IE DOOD!

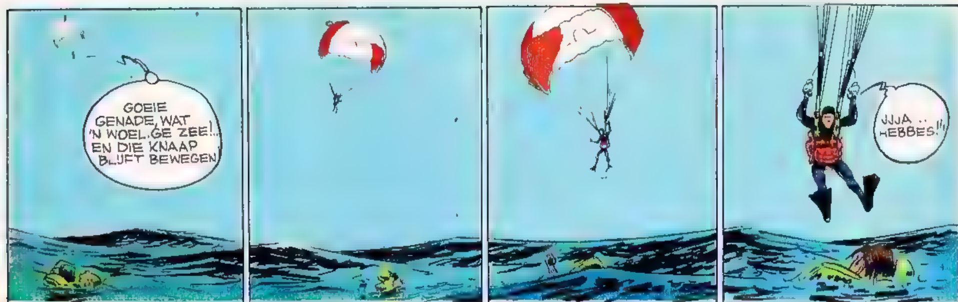

YSBRANDT HEEFT GELIJK! WE MOETEN HEM ONMIDDEL-LIJK HELPEN... LAAT DE PILOOT TOT 600 METER STIJGEN! IK GA SPRINGEN!
??

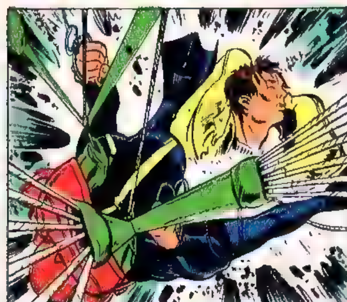

LUISTER! ZIJN WRAK IS NIET TE VER WEG! MET ENKELE FORSE ARMSLA-GEN KAN IK HEM HELPEN WEER BIJ ZIJN BOOT TE KOMEN.. DAN KAN HIJ WACHTEN OP DE PATROEL-JEBOTEN!


600 METER, JONGENS!
IETS NAAR LINKS! OKAY!!!

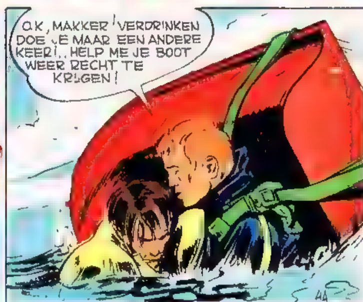


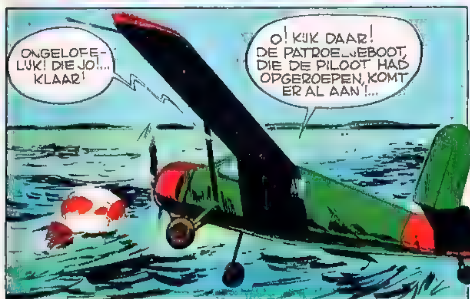

NADAT JO ZIJN PARACHUTE GEOPEND HEEFT, TEN OP-ZICHTE VAN DE SCHIPBREUKELING VOOR DE WIND, KAN HIJ MET DE TOUWEN ZIJN VAL REGELEN
KAN?... NEE, MOET! WANT NOG NOOIT WAS DE NAUW-KEURIGHEID VAN ZIJN LANDING VAN ZO'N DRAMATISCH BELANG...


GOEIE GENADE, WAT 'N WOELIGE ZEE!.. EN DIE KNAAP BLIJFT BEWEGEN
JJJA .. HEBBES!!




EINDELOOS!.. MIJN PARACHUTE TREKT ONS GEWOON NAAR ZIJN BOOT.


O.K., MAKKER! VERDRINKEN DOE JE MAAR EEN ANDERE KEER!.. HELP ME JE BOOT WEER RECHT TE KRIJGEN!


ONGELOFELIJK! DIE JO!... KLAAR!
O! KIJK DAAR! DE PATROELJEBOOT, DIE DE PILOOT HAD OPGEROEPEN, KOMT ER AL AAN!...


HET VLIEGTUIG CIRKELT ERBOVEN!! GEZIEN?
GEZIEN, JA!... MAAR?




HOEHOE! PATROELJEBOOT!! KUNNEN JULLIE ME NAAR DE KUST SLEPEN...
..IK HEB GEEN IDEE HOE JE MET ZO'N DING OMGAAT!.



einde



DE TWEEDE NOODLANDING VAN CHARLES MAC FARLANE

ER stond een ijzige wind toen Charles MacFarlane in Genève op de startbaan kwam. Hij liep met gebogen hoofd en de kraag van zijn jas opgeslagen naar het vliegtuig, zodat hij alleen maar de grond voor zijn voeten zag. Pas toen hij op het ijzeren trapje van het vliegtuig stond, en helemaal boven de schoenen en de enkels van de luchtstewardes zag, hief hij zijn hoofd op. Het was Yolande !...

HET was alsof Charles MacFarlane een ijskoude hand in zijn nek voelde, en een rilling liep over zijn ruggegraat. Veertien maanden lang had hij deze ontmoeting proberen te ontlopen, al had hij altijd geweten dat ze eens moest komen.

Hij zag Yolandes ogen één ogenblik groter worden, en even kleurden haar ivoren wangen. Meer niet. Ze nam zijn kaartje aan, en hij liep door, het vliegtuig in, zonder haar nog aan te kijken.

De meeste passagiers zaten al op hun plaats. De kleine, plompe man naast hem, die hem oplettend had aangekeken, begon stralend te glimlachen. « Neemt u me niet kwalijk, maar bent u niet de piloot die vorig jaar in de IJsee een fantastische noodlanding heeft gemaakt waarbij niet één passagier omkwam ? U bent kapitein MacFarlane ! Ik ben persfotograaf, en ik vergeet nooit een gezicht dat in de krant heeft gestaan ! Gek dat u bij de passagiers zit. 'n Vakantiereisje misschien ? »

« Nee », antwoordde Charles MacFarlane tegen zijn zin, « een zakenreis voor de maatschappij. Ik heb al een paar maanden een andere functie. »

Nee, hij was geen piloot meer, maar directie-assistent op de afdeling public relations. Mooie titel, en goed betaald ook. Voor buitenstaanders leek het op een bevordering, een beloning voor het feit dat hij die dag een defect vliegtuig veilig had neergezet zonder ook maar één slachtoffer, maar die nieuwe functie had hij gekregen omdat hij er zelf om gevraagd had. Yolande wist dat ook...

Die noodlanding in augustus 1956 was iets wat slechts weinig piloten hem zouden kunnen nadoen. Maar... hij moest eerlijk zijn tegenover zichzelf en toegeven dat hij sindsdien niet meer durfde.

Eigenlijk kon je niet zeggen dat hij bang was. Het was iets anders. Hij voelde zich niet meer opgewassen tegen de verantwoordelijkheid ! Hij wilde nog wel een vliegtuig besturen, maar niet met vijftig of zestig mannen, vrouwen en kinderen achter zich. Eén keer had hij geluk gehad. De tweede keer wilde hij dat risico niet meer lopen

Yolande vloog dus nog. Dus was zij nog niet getrouwd. De maatschappij hield geen getrouwde luchtstewardessen in dienst. Yolande was dol op vliegen en toch had zij veertien maanden geleden op het punt gestaan haar baantje op te geven. Toen was zij zijn verloofde geweest. Op het laatste nippertje had zij toen die verloving verbroken. Omdat hij een andere functie had aangevraagd en zij wist wat hem tot die verandering van betrekking had aangezet. Zij had het woord " lafaard " nooit uitgesproken en misschien zei zij het zelfs in gedachten niet eens, maar daar kwam het toch op neer...

Het wolkendek lag nu onder hen en verborg de grillige, besneeuwde Alpentoppen. Charles MacFarlane sloot de ogen Vaag en verward bleven zijn gedachten cirkelen om vliegtuigen en Yolande.

Een ontploffing deed hem wakker schieten. Hij had er geen idee van waar ze zich bevonden, of hoe lang hij geslapen had. Maar het was een zware klap geweest en de machine daverde vervaarlijk. Ergens klonk een luid, gierend gefluit dat uit een andere wereld scheen op te klinken. Daar bovenuit hoorde hij het geschreeuw van mannen en het gillen van een vrouw

Charles MacFarlane was overeind vóór hij het wist en liep door de smalle middengang tussen de doodsbleke passagiers. Het vliegtuig danste als een losgeslagen schip op een stormige zee. Van het stralende zonlicht was niets meer te merken. Ook was het opeens veel kouder geworden, en het kostte hem zelfs moeite behoorlijk te ademen dat nare gehuil kwam dus van een bres in de drukcabine. Terwijl hij zich een weg baande naar de deur van de cockpit, begreep hij dat de wand doorboord was, door iets dat er met enorme kracht tegenaan moest zijn gevlogen. De compressielucht spoot nu met een geweldige kracht naar buiten.

Vrijwel onmiddellijk daarna ontdekte hij wat er was gebeurd. Motor nummer twee was ontploft, en een stuk van de turbine had een gat geslagen in de wand van de drukcabine. Er was geen onmiddellijk gevaar, want de DC-7c kon met drie motoren makkelijk in de lucht blijven en de verminderde druk in de cabine was wel een ongemak, maar dat was dan ook alles.

Hij rukte de deur van de cockpit open en kwam terecht in een orkaan van wind en gefluit. De piloot was van zijn stuurstoel weggeslagen en lag met het hoofd voorover tegen het instrumentenbord. Bloed sijpelde uit zijn linker mouw. De co-piloot deed wanhopig zijn best om de machine onder controle te krijgen, maar gedroeg zich als iemand die nog nooit een vliegtuig had bestuurd ! Eén seconde later zag Charles MacFarlane hoe dat kwam. De man die zo vertwijfeld met de machine vocht was de co-piloot niet, want die lag bewusteloos naast de bres in de binnenwand, waardoor de wind naar binnen huilde. De man aan de stuurinrichting was dus de boordwerktuigkundige.

« Laat maar ! » schreeuwde Charles MacFarlane en duwde hem, zonder op antwoord te wachten van de stuurstoel, om zijn plaats in te nemen. Vanzelf vonden zijn handen de knoppen en stangen...

Met moeite slaagde hij erin het opnieuw horizontaal te krijgen, maar dat was niet voldoende. Ze hingen in een dikke nevel, en plotseling lag een berg vlak voor hen. Charles voelde hem als het ware nog voor hij hem uit de mist zag opdoemen. Koortsachtig werkte hij met handen en voeten. Het vliegtuig helde over en sprong veel steiler de hoogte in dan voor een DC-7c goed was. Rakelings scheerde het over de bergtop, zo krap dat Charles MacFarlane dicht onder zich in de mist de sneeuw kon ontwaren. Vrijwel onmiddellijk daarna schoot hij boven de wolken uit en scheen de zon weer.

« Roep de stewardess ! » riep hij de mecanicien toe terwijl hij automatisch naar de microfoon greep om een vliegveld op te roepen en een noodlanding aan te kondigen.

« Yes, sir », riep de mecanicien terug. « Maar de radio is uitgevallen. Het hele elektrische systeem is defect. Een stuk van de turbine heeft de centrale geraakt ! »

Charles MacFarlane beet zich op de onderlip. Dalen in deze mist, om zelf uit te zien naar een plaats om te landen, stond gelijk met zelfmoord. Hij schatte dat er nog voor een uur of wat brandstof was overgebleven. Met de drie motoren kon hij voorlopig gelukkig voldoende hoogte houden.

Ze waren nu precies vijftig minuten in de lucht. Dat betekende dat ze niet ver van Milaan konden zijn. Maar hij kon niet naar beneden om die stad te zoeken. De kans dat ze tegen een Alpentop aan zouden vliegen was daar veel te groot voor.

Als hij iets zuidwestelijker vloog zo overwoog hij, en een half uur die koers hield, kon hij de Middellandse Zee bereiken. Daar kon hij dan dalen, en naar Milaan terugkeren via Genua, waar geen bergen op zijn route lagen.

Plotseling hoorde hij aan zijn rechter oor Yolandes stem en eveneens voelde hij haar adem langs zijn nek strijken. Zij schreeuwde om zich boven het helse lawaai van de wind en de motoren verstaanbaar te maken : « Alles in orde, Charles ? »

« Alles in orde ! » brulde hij terug. « Luister... Je hebt een verpleegstersdiploma... Zorg voor de twee jongens... En ga de passagiers melden dat we motorpech hebben, maar dat ze niet bang hoeven te zijn. We gaan in Milaan landen. »

« Goed ! » schreeuwde Yolande, en 't was alsof er een juichtoon in haar stem klonk. Van terzijde zag hij haar bezig met de gekwetste piloot. Hij draaide aan de stuurknuppel tot het kompas de richting aanwees die hij had uitgekozen

Eén seconde later voelde hij de ijskoude greep van de paniek. Op dat ogenblik begon namelijk ook motor nummer drie te sputteren. Het gesputter zwol aan tot een gierend gehuil. Inderdaad drukte hij een paar knoppen. Een lange, helwitte steekvlam schoot uit de motor op, de machine blafte als een woedende hond, en trok een breed spoor van oliezwarte rook door de lucht.

Nu werd hij wonderlijk kalm. In een fractie van een seconde overzag hij de toestand. Zelfs met de twee motoren die overbleven kon hij Genua bereiken. De DC-7c was daar betrouwbaar en sterk genoeg voor. Maar op één vleugel kon hij niet vliegen en het vuur van de brandende motor begon een vleugel ernstig te bedreigen. Als dat vuur zich



uitbreidde kon hij in minder dan een kwartier als een aangeschoten vogel neerstorten. Hij kon zich gewoon de luxe niet meer permitteren om een omweg te maken. Iedereen minuut was kostbaar. Hij moest nu recht op Milaan af.

Koud zweet rolde in druppels over zijn voorhoofd en maakte zijn handpalmen klam. Wolken op 12.000 voet... Hij hield de adem in en boorde de neus van het toestel in de wolken, zodat hij opeens geen uitzicht meer had. Vijftig hulpeloze passagiers waren totaal aan hem overgeleverd. Niet aan denken !...

MacFarlane keek naar de brandende motor. Het was een kwestie van minuten geworden. Het ging langzaam — te langzaam. Hij had er niet de moed toe. Dacht maar aan de Alpen en de mensen achter hem. Zijn handen wilden niet...

Op dat ogenblik voelde hij Yolandes adem in zijn nek.

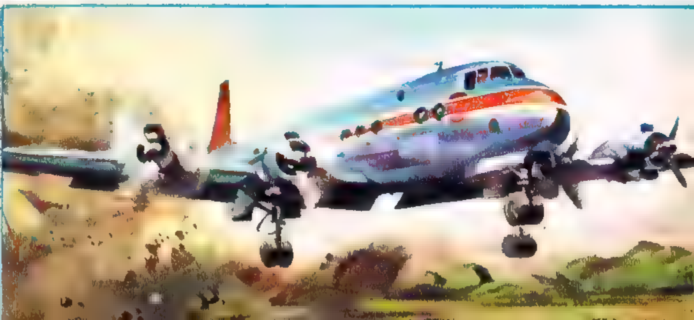
« De passagiers ?... » schreeuwde hij. « Hoe maken ze 't ? »

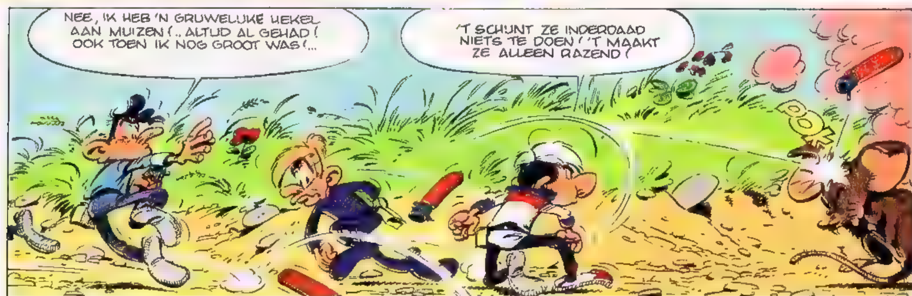
« Kalm ! » riep ze bij zijn oor. « 't Mannetje dat naast je zat heeft hen verteld wat je verleden jaar hebt gedaan, en dat ze zich met zo'n piloot niet ongerust hoeven te maken. Hij heeft ze kunnen kalmeren ! »

De dichte mist sloot hen nog steeds in. Charles MacFarlane kon geen meter voor zich uit zien. Hij wist niet wat zijn handen deden, maar hij daalde. Hij durfde ! 11.000 voet... 10.000.. 8.000 ! Hij zat volkomen rustig in de stuurstoel met Yolande naast zich. Opeens werd de mist minder dicht en vlak daarop lag onder hen de lokkende aarde, groen en bruin.

Links zag hij de torens van een kathedraal uit een huizenzee opstijgen. Dat moest Milaan zijn. Ze daalden nu snel. Naar het vliegveld. Naar de veiligheid.

Met één hand liet Charles MacFarlane de stuurknuppel los. Yolande legde haar vingers in de zijne. Hij wist dat de vijftig passagiers nu direct ongedeerd het vliegtuig zouden kunnen verlaten. En dat Yolande altijd bij hem zou blijven...



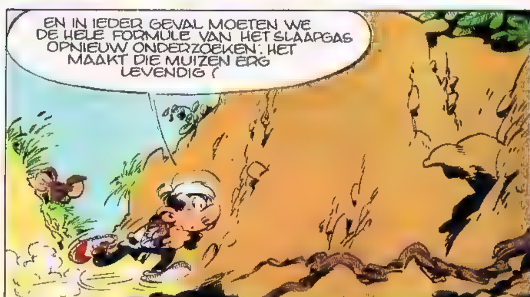

NEE, IK HEB 'N GRUWELIJKE HEKEL AAN MUIZEN !.. ALTIJD AL GEHAD ! OOK TOEN IK NOG GROOT WAS !...
'T SCHIJNT ZE INDERDAAD NIETS TE DOEN ! 'T MAAKT ZE ALLEEN RAZEND !
POK

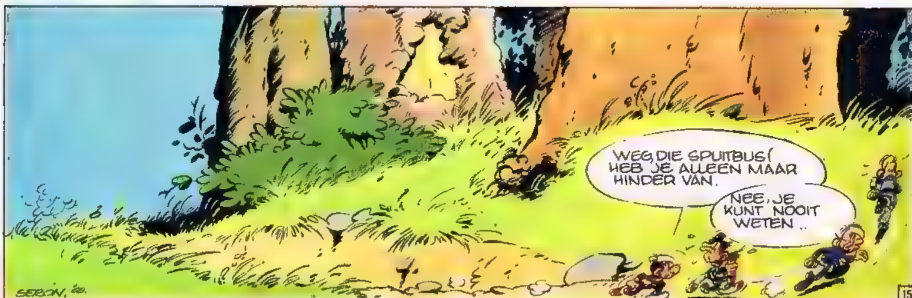

'T KOMT ER VOORAL OP AAN HET HOOFD KOEL TE HOUDEN.. EN .


... HET KOMPAS 'K BEN HET KOMPAS KWIJT !!


DAT VIND IK NOOIT TERUG !..


NEE, DAT KOMPAS VIND IK NOOIT MEER TERUG. HEEE ! NEE MAAR, DIE MUIZEN WORDEN ONUITSTAANBAAR !!


EN IN IEDER GEVAL MOETEN WE DE HELE FORMULE VAN HET SLAAPGAS OPNIEUW ONDERZOEKEN. HET MAAKT DIE MUIZEN ERG LEVENDIG !


WEG DIE SPUITBUS ! HEB JE ALLEEN MAAR HINDER VAN.
NEE, JE KUNT NOOIT WETEN ..
SERON '80
15



en mini•mensjes

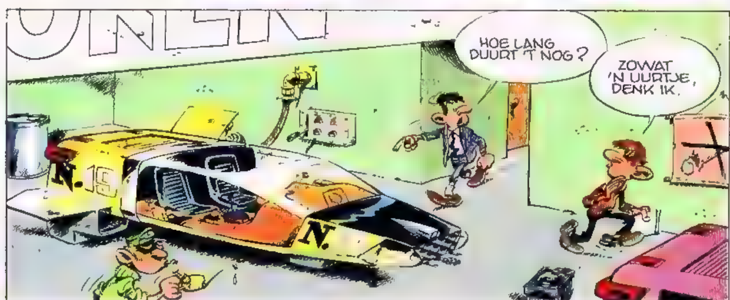
De minimensjes laten de muizen naderen om ze dan met slaapgas onschadelijk te maken. Maar...

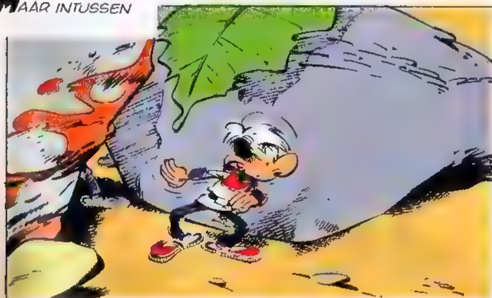














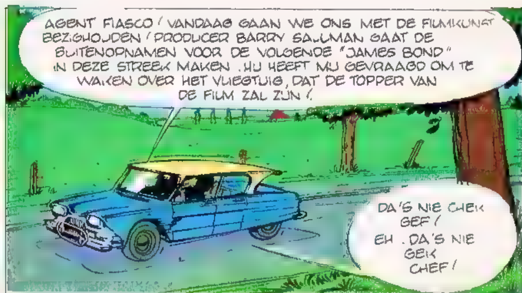
wordt vervolgd

GAGJET-PARTY

DOOR

J. MAO

TEKST D'ANDRÉ LANGE.





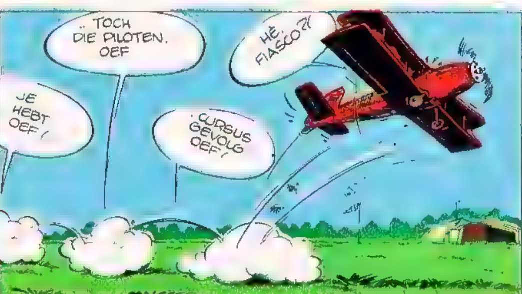




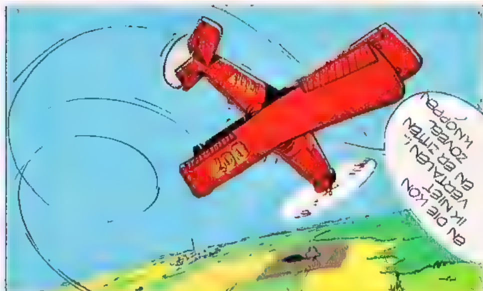


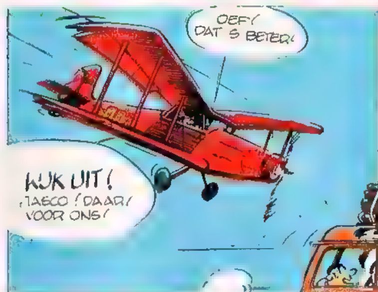


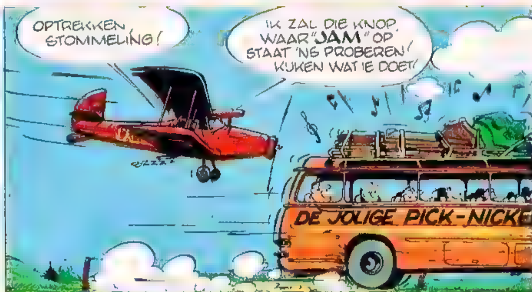


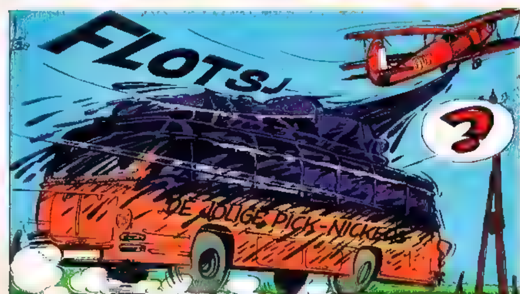



MAAR ZE HEBBEN ME PE . PER ONGELUK DE ENGELSE TEKST OPGESTUURD !

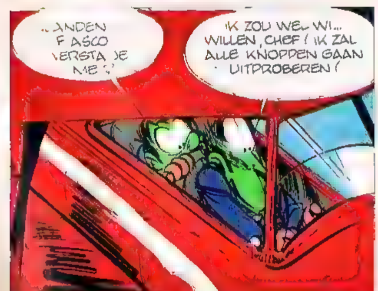

EN DIE KON IK NIET VERTALEN !.. EN ER ZITTEN ZOVEEL KNOPPEN !

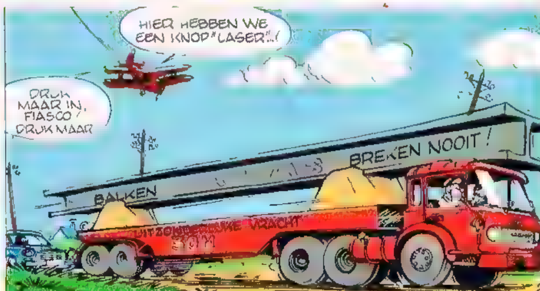

OEF ! DAT 'S BETER !
KIJK UIT ! FIASCO ! DAAR ! VOOR ONS !


OPTREKKEN STOMMELING !
IK ZAL DIE KNOP WAAR "JAM" OP STAAT 'NS PROBEREN ! KIJKEN WAT IE DOET !
DE JOLIGE PICK-NICKE
2A

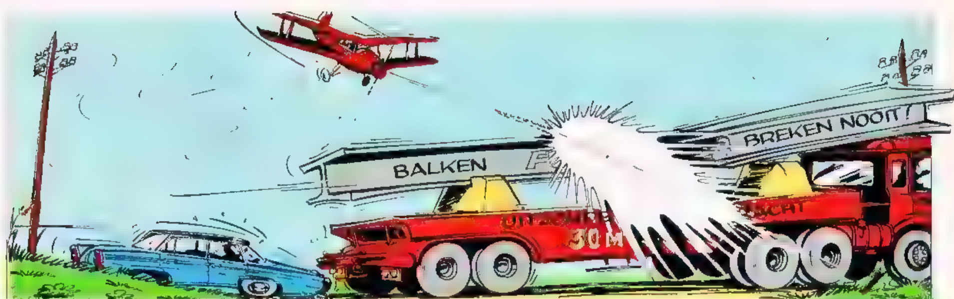

FLOTSJ
DE JOLIGE PICK-NICKERS


DE ST-GOTHARD ?! NOU AL ?!
DOE HET LICHT EENS EVEN AAN, CHAUFFEUR !
GAUW DONKER HIER, HE ?!

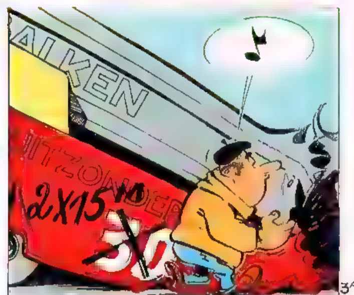

..ANDEN FIASCO VERSTA JE ME ?
IK ZOU WEL WI... WILLEN, CHEF ! IK ZAL ALLE KNOPPEN GAAN UITPROBEREN !


HIER HEBBEN WE EEN KNOP "LASER" !
DRUK MAAR IN, FIASCO ! DRUK MAAR
BREKEN NOOIT !
BALKEN
UITZONDERLIJKE VRACHT
2B

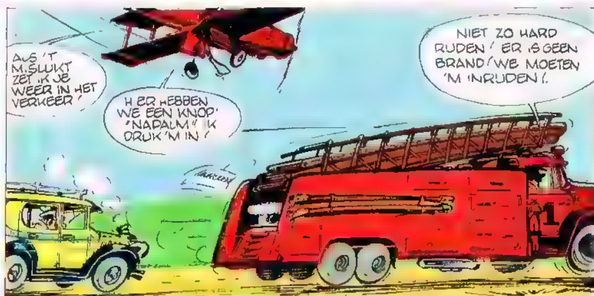
vervolg

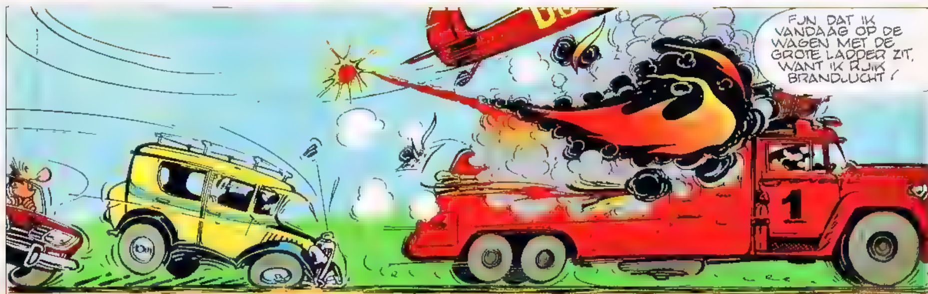

BALKEN
BREKEN NOOIT!
30 M


HE, ALFRED, HEB JE SOMS 'N STUKKIE KRUIT?
'K GELOOF VAN WEL, JA!
BALKEN
BREKEN NOOIT!


2X15
3A


HET IS EEN WERKWOORD.. EEN MEERVOUD VAN GROND.. EN 'T BETEKENT EEN BEVEL RA RA WAT IS DAT, FIASCO?
K IK Z ZOU HET NIET WETEN, CH CHEF!
LANDEN!


ALS 'T MISLUKT ZET IK JE WEER IN HET VERKEER!
HIER HEBBEN WE EEN KNOP 'NAPALM'! IK DRUK 'M IN!
NIET ZO HARD RIJDEN! ER IS GEEN BRAND! WE MOETEN 'M INRIJDEN!
1


FIJN DAT IK VANDAAG OP DE WAGEN MET DE GROTE LADDER ZIT, WANT IK RUIK BRANDLUCHT!
1
3B

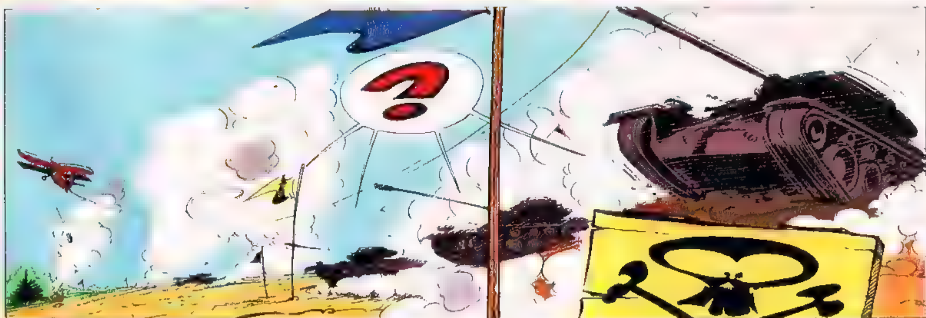
BOEHOEHOE!! MIJN NIEUWE LAHAHADDER!!
EEN VLIEGTUIG! 'T WAS 'N VLIEGTUIG, ZEG IK JE. EEN MODEL VAN 14-18! MET VLAMMENWERPERS!
TUURLIJK! TUURLIJK!

EEN PAAR KM VERDEROP.

... ELK VOERTUIG VOLGT DE KLEUR VAN DE VLAGGETJES, DIE OVEREENSTEMT MET DE EIGEN KLEUR! HOU JE DAAR AAN, WANT
MIJN-GEBIED

HET TERREIN BUITEN DE DE VLAGGETJES IS VOORZIEN VAN ECHTE MIJNEN! DEGENE, DIE ER HET EERST IS, KRIJGT DE "BEN HUR"-PRIJS!

AGENT FIASCO! 'ERUG! WIL JE SOMS DAT WE NAAR DE KNOPPEN GAAN?
IK ZIE OOK NOG EEN KNOP 'SMOG'! 'NS PROBEREN!



HEBT U DIE ROOK GEZIEN DAAR BENEDEN, CHEF? DAT WORDT HOMMELES MET HET LANDEN!
MJA.. ZIET ER NIET ZO BEST UIT!

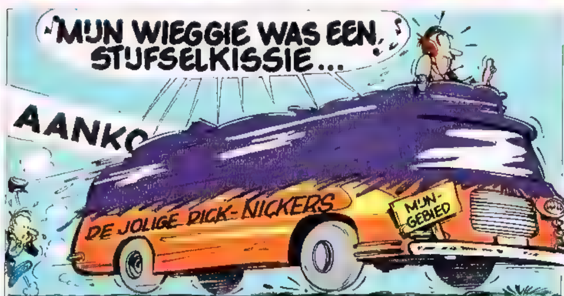
PETER SISTER AAN CC.. ZITTEN MIDDEN IN DE ROOK! AGENT RUSTVERSTOORDER, HERKENNINGSTEKEN 007
CC AAN PETER SISTER. GA NA DE AANKOMST NAAR DE ANTI-DOPINGSCONTROLE, MANNEN!!
BAM
BOEM

vervolg

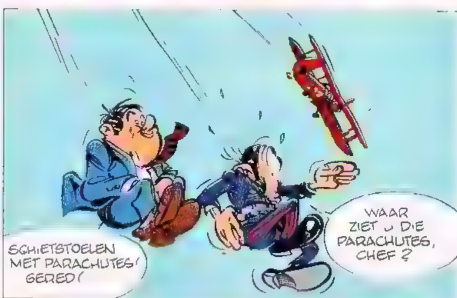


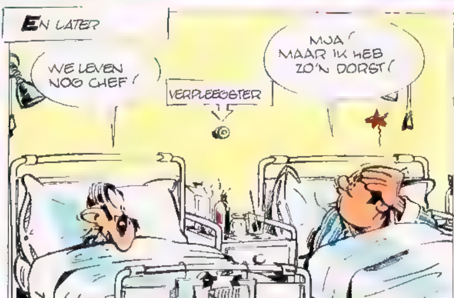

EINDE VAN DE OEFENING!

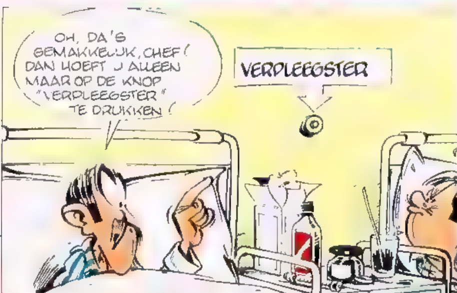

AANKOMST
DAT ROOKGORDIJN WAS NIET VOORZIEN! HET ZAL EEN WONDER ZIJN, ALS ER EEN ONTSNAPT!
DAAR HEB JE EEN WONDER!


MIJN WIEGGIE WAS EEN STIJFSELKISSIE...
AANKO
DE JOLIGE DICK-NICKERS
MIJN-GEBIED


ER IS IETS MIS MET DE MOTOR! ER IS NOG EEN KNOP. ER STAAT NIKS OP, MAAR HIJ IS ROOD! INDRUKKEN?
DRUK MAAR IN!
POEF
PAF
PAF


SCHIETSTOELEN MET PARACHUTES! GERED!
WAAR ZIET U DIE PARACHUTES, CHEF?


EN LATER
WE LEVEN NOG CHEF!
VERPLEEGSTER
MJA! MAAR IK HEB ZO'N DORST!


OH, DA'S GEMAKKELIJK, CHEF! DAN HOEFT U ALLEEN MAAR OP DE KNOP "VERPLEEGSTER" TE DRUKKEN!
VERPLEEGSTER


OOOH! WAT HEB IK NU WEER VERKEERD GEZEGD?!
NOODUITGANG
EINDE

Andere kleren, andere Kelton.





Alleen Kelton-prijzen veroorloven u die luxe.

(50 modellen van 339 tot 1.199 F)

Kelton horloges geven u **een jaar garantie tegen alle risico's** (onderdelen en werkuren inbegrepen). Er zijn tal van modellen : 100% stof- en waterdicht, automatisch, met datum, in modieuze kleuren...



569 F



849 F

Te koop in warenhuizen, papierhandel, boekwinkels en tabakzaken.

KELTON
horloges
Postbus 75, Brussel 8



STANY DERVAL

DE VOLGENDE DAG TEGEN DE NAMIDDAG ..

ROTSEN, STRUIKEN, EEN BOOM VOOR ONS...

...ZE VERBERGEN DE INGANG VAN DE GROT...









SD 34

door MITACQ
scenario :
André Beckers

- ANGST IN HET KOA DAL

Op het eindpunt van hun reis zoeken Stany en Ariëlle vruchteloos naar de verborgen schat















vervolg



STANY DERVAL





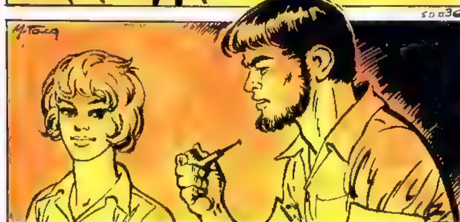








SD II 36

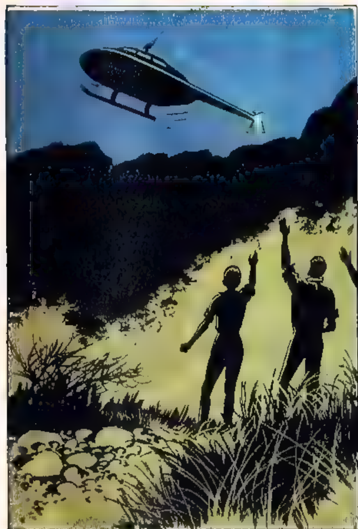


door MITACQ
scenario :
André Beckers

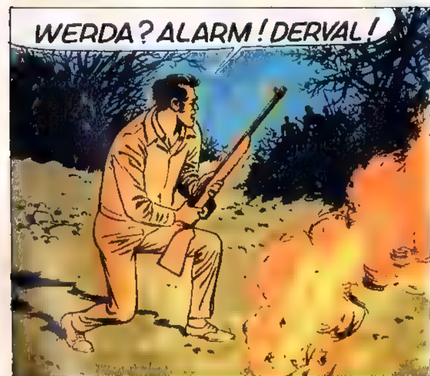
- ANGST IN HET KOA DAL













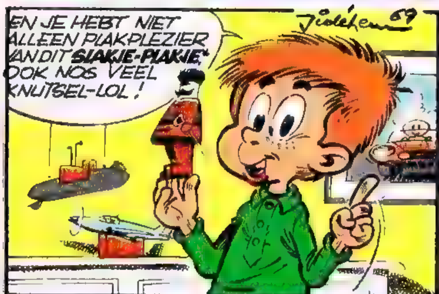


wordt vervolgd

popol





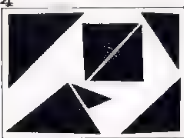


OPLOSSINGEN DER SPELEN



① Stukjesspel

Stel nr. 4 is het juiste



② Vierkant

Zo knap je dat op



③ Een bloem !

Gewoon een Mimosa...



④ Zwart te maken vakjes

Dit keer wordt het Frankrijk.



4 u na schooltijd, knak!

Bi-Fi

ik ook!

Bi-Fi : overheerlijke junior salami.
"Ik ben Bi-Fi" : Ik zit vol pit, vol vaart.

5F

De nieuwe lekkernij ZWAN

P/B&B 18247

Z41

*SPELEN met Dubbel & Dik

TEKENINGEN: GUY BOLLEN
TEKST: CARY PAGE



WELK STEL STUKJES DENK JIJ NODIG TE HEBBEN OM DIE GEVOUWEN ZWAANTJES HIERONDER TE KUNNEN VERKRIJGEN?



1

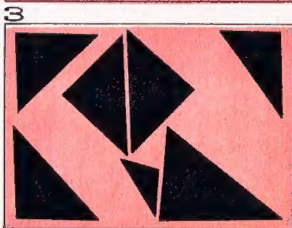
1



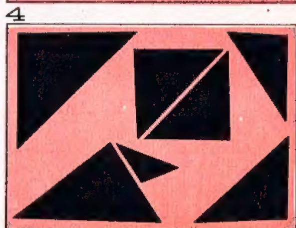
2



3

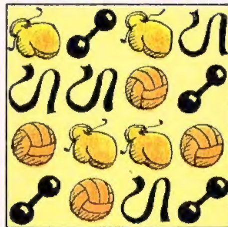


4

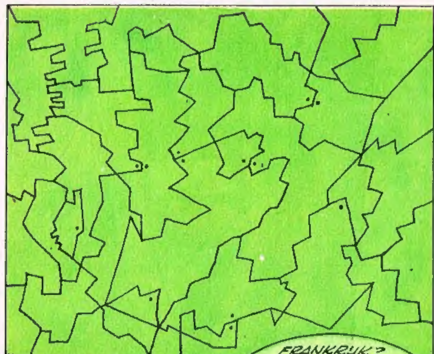


HOE VERDEEL IK DAT VIERKANT NU IN VIER GELIJKE DELEN, MET IEDER EEN BOKSHANDSCHOEN, EEN ZWARTE BAND, EEN HALTER EN EEN VOETBAL?

2









HIER HEB JE DRIE REEKSEN VAN DRIE WOORDEN. DE MIDDELSTE LETTERGREEP, DIE DE DRIE WOORDEN TELKENS GEMEEN HEBBEN, ONTBREEKT IN DIE VAKJES. DIE MOET JE VINDEN, DAN KRIJG JE, VAN BOVEN NAAR ONDEREN GELEZEN, EEN BLOEM.

3

4

FRANKRIJK? ZWITSERLAND? NOORWEGEN? DUITSLAND? ITALIË? OM TE WETEN NAAR WELK LAND IK RIJD, MOET JE DE BESTIPTE VAKJES ZWART MAKEN.



STABO ...de racebaan met dubbele spel-mogelijkheden!

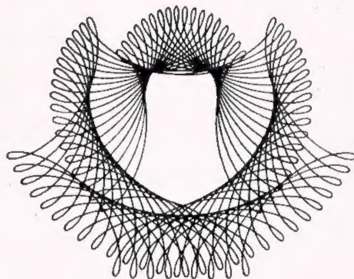
SILVER CUP

Hier komt dan, speciaal voor jou, een sensationele nieuwigheid : de universele monorail SILVER CUP ! Een creatie van STABO ! Dit is de racebaan van de toekomst want ze is aangepast aan alle wagens : 1:32 en 1:24 van alle merken. Je kunt ze monteren zoals je verkiest : in twee parallelle banen of in één enkele baan waardoor je circuit dubbel zolang en het aantal schuine bochten verdubbeld wordt. Twee wagens kunnen aldus over dezelfde racebaan scheren, remmen, op volle kracht weer wegschieten enz. Je beleeft er uren pret aan !



Gratis documentatie op aanvraag bij : **Anc. Ets. GLOBUS, Kroonlaan 396, Brussel 5.**
Verkrijgbaar in alle speelgoedwinkels en warenhuizen.

Het geheim van deze tekening?



Twee tandwieltjes en een balpen...

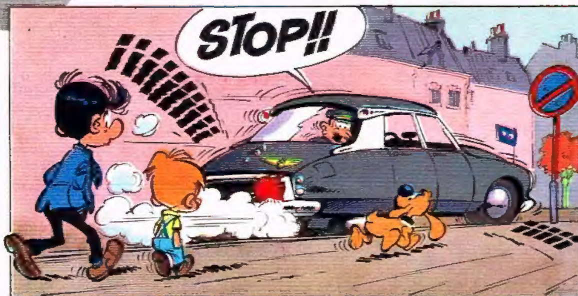
Ook u kunt 1001 betoverende tekeningen maken, in twee of meer kleuren zelfs, met de twintig wonderwieltjes van een SPIROGRAPH!



De doos SPIROGRAPH - te koop in alle betere speelgoedzaken : 299 F.
SPIROGRAPH vereist geen tekentalent om zo te tekenen als de talentvolste tekenaar het alleen maar kan met

SPIROGRAPH

Bollie en Billie door Roba















UITGEVERIJ J. DUPUIS, Zonen en Co. - Den Haag, Laan van Meerdervoort 129. Brussel 5, Livornostraat 97.

WIJ zijn aan boord van de F-104-G. De turbinestraalmotor draait. De startbaan strekt zich voor je uit. De controletoren geeft de toestemming « in het rijtje » te gaan staan en te starten. Er staat een dwarswind van 10 knopen op de startbaan. Je brandstofmeter schommelt tussen de 7 en 8000 (58). De EGT (Exhaust Gas Temperature : temperatuur van het gas bij het verlaten van de turbinestraalmotor) staat op 590° (55). De nozzle (vernauwing van de diameter van de straalbuizen van de motor om de stuwkracht te verhogen) staat tussen 1 1/2 en 3 (56). Oliedruk : ± 40 pond per vierkante duim (57). Druk in de vloeistofleidingen : 3000-3000 (10). Je voeten steunen op het balkstuur (doet dienst als grondrem), om het toestel vast te zetten terwijl de motor op toeren komt. Je drukt de throttle (of gashandel) volledig in. Tot 100 % (3), wat neerkomt op een stuwkracht van vijf ton, dit moet je 2 seconden aanhouden, en dan terugnemen tot op 80 % ! Intussen controleer (check) je de stand van je instrumenten.

Opnieuw opvoeren tot 100 %. Weer de instrumenten controleren. Dan breng je in een keer de throttle terug tot de nulstand. De motor loopt nu stationair. Druk de throttle naar 67 % en controleer het brandstofverbruik (58) dat op 450 moet blijven staan. O.K. ? Je staat klaar voor de start.

De APC is buiten werking gesteld (de APC of Automatic Pitch Control corrigeert automatisch de stand van het toestel tijdens de vlucht). Is de voorverwarmer van de Pitotbuis (= meting van de luchtdruk om de snelheid te meten) ingesteld, evenals de ontijzeling van de voorruit ? Dan kun je de throttle tot 100 % indrukken en de remmen losgooien. Stel de naverbranding in (d.i. dat brandstof in het uitlaatgas wordt gespoten, waardoor de stuwdruk 7 1/2 ton wordt).

Dan krijg je de eerste "push" die je tegen de rug van je zitting drukt. De F-104-G springt vooruit.

Alles is O.K. Druk de throttle helemaal in. Tweede "push" ! Bij 100 knopen (180 km/u) trek je even aan de stick om de neuswielen op te heffen en zo het slingeren van de wielen te voorkomen. Bij 140 knopen (250 km/uur) trek je aan de stick en je stijgt op. Trek de wielen in (8) ! Trek opnieuw aan de stick en maak een stijghoek van 8°. Bij 450 km/uur haal je de vleugelkleppen in, de beroemde "flaps". Maak een glijvlucht tot je weer op 500 meter hoog komt en ga dan weer op horizontale vlucht, met de stick naar voren, totdat je een snelheid van 800 km/uur bereikt (de ideale stijgsnelheid). Trek aan de stick om een stijghoek van 38° te bereiken, welke hoek je daarna direct weer terugbrengt tot 30°. Op dat moment begin je je vlucht met een kruissnelheid van 850-900 km/uur, d.w.z. Mach .9, net onder de geluidsbarrière. Als je de knal aardig vindt, druk dan verder. De F-104-G kan Mach 2 halen !

Goede vlucht !

LOCKHEED F-104-G

DOOR Jean-luc BEGHIN

